

Universidade de Lisboa

Instituto de Geografia e Ordenamento do Território



**Eficiência Energética na Reabilitação Urbana – Uma proposta de Futuro  
em Bucelas e Vila de Rei**

**Mafalda Sofia Mateus Luís**

Relatório de Estágio orientado pelo Prof. Doutor Mário Vale

Mestrado em Gestão do Território e Urbanismo, Especialidade em  
Ordenamento do Território e Urbanismo

2016



Universidade de Lisboa

Instituto de Geografia e Ordenamento do Território



**Eficiência Energética na Reabilitação Urbana – Uma proposta de Futuro  
em Bucelas e Vila de Rei**

**Mafalda Sofia Mateus Luís**

Relatório de Estágio orientado pelo Prof. Doutor Mário Vale

Júri:

Presidente: Doutora Maria Lucinda Cruz dos Santos Fonseca, Professora  
Catedrática do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da  
Universidade de Lisboa

Vogais:

- Doutor Samuel Pedro de Oliveira Niza, Investigador Auxiliar do Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa
- Mestre José Manuel dos Reis Correia, Assistente Convidado do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa
- Mário Adriano Ferreira do Vale, Professor Catedrático do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa

2016



## **Agradecimentos**

Os primeiros agradecimentos são, naturalmente, ao Professor Mário Vale pelo apoio, aconselhamento, disponibilidade e orientação, que contribuíram definitivamente para o progresso e conclusão deste trabalho.

À Professora Isabel André por igual aconselhamento, apoio demonstrado e contributo enriquecedor que teve ao longo do meu percurso académico.

À Arquiteta Manuela Melo, Chefe da Divisão de Planeamento e Reabilitação Urbana (DPRU) da Câmara Municipal de Loures, pelo carinho e apoio com que me recebeu, sem o qual não seria possível levar a cabo o estágio a qua me propus, que se revelou bastante enriquecedor na formação que pretendo seguir.

A todos os técnicos da DPRU, nomeadamente à Elisa Santos, Frederico Pinto, Henrique Henriques, Ana Paula Félix, Ana Paula Almeida, Mafalda Henriques, Helena Araújo, Marta Cardoso e à Zélia Serra, pelo apoio e disponibilidade que demonstraram para comigo ao longo do estágio, que com certeza ficará na minha memória.

Aos responsáveis das instituições locais de Bucelas e Vila de Rei que entrevistei - ao Presidente da Junta de Freguesia de Bucelas, o senhor Élio Matias; ao responsável da RL em Bucelas, o senhor Jorge Crispim; aos responsáveis da AEB e por fim aos corpos diretivos da ARCD de Vila de Rei.

À minha família pelo acompanhamento e paciência que demonstraram ao longo destes meses de trabalho.

Ao João pelo grande apoio e motivação que sempre me deu nas horas mais difíceis.

Na certeza que dediquei todo o meu esforço e empenho á execução deste projeto de estágio, agradeço a todos que o tornaram possível!

**Mafalda Sofia Mateus Luís**

## **Resumo**

As constantes mudanças pelas quais os espaços urbanos têm passado têm contribuído para grandes alterações na estrutura urbana em Portugal. Alterações que têm levado ao declínio dos centros das cidades e ao surgimento de outras centralidades, nas periferias suburbanas. Na tentativa de contrariar este processo de crise dos centros urbanos, devolvendo-lhes o protagonismo que outrora tinham inabalável, a retórica política da UE, do governo central e até mesmo das autarquias tem vindo a centrar-se na necessidade de desenvolver estratégias sustentáveis de combate ao declínio destes territórios, e por sua vez, diminuir as assimetrias acentuadas entre centro e periferia.

Necessidade estratégica que é bem destacada no novo quadro comunitário de apoio, o Portugal 2020. Já que num dos seus programas operacionais, o POSEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos, Eixo 1 - Apoio a Transição para uma Economia com Baixas Emissões de Carbono em Todos os Sectores apresenta duas prioridades de investimento na promoção da eficiência energética no sector da habitação e no espaço público. Esta priorização torna clara a intenção de apoiar intervenções em meio urbano, que tenham como premissas a implementação de práticas que salvaguardem a eficiência dos recursos utilizados no objetivo de tornar o espaço urbano mais sustentável e eficiente na sua conceção e manutenção. Contribuindo para o aumento da competitividade da economia nacional com a utilização inteligente de energia e aumento da utilização de energias renováveis tanto no sector público como no setor habitacional, reduzindo a dependência energética externa e indo ao encontro das prioridades europeias de crescimento sustentável.

Uma vez que os problemas urbanos atuais têm vindo a adquirir especial complexidade, exigem-se novas estratégias e abordagens multidisciplinares numa concertação da intervenção pública e privada num objetivo comum. Assim o objeto de investigação do presente relatório de estágio passa por formular uma proposta de intervenção de Reabilitação Urbana no concelho de Loures, concretamente em Bucelas e Vila de Rei, uma das áreas delimitadas no contexto da ERU - Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026 a ser desenvolvida pelo município. Sendo objetivo que a formulação estratégica para o caso de estudo não seja somente uma intervenção física mas que sirva também como um mecanismo de intervenção social e económica na área, como dinamizadora do mercado de arrendamento e de sectores como a construção, que contribuam para a fixação de população nestes aglomerados.

## **Conceitos-Chave:**

*Reabilitação Urbana*

*Eficiência Energética*

*Portugal 2020*

*ARU Bucelas e Vila de Rei*

## **Abstract**

The continuous changes that urban spaces have passed have contributed to major changes in the urban structure in Portugal. Changes that have led to the decline of city centers and the emergence of other centralities, in the suburban peripheries. In an attempt to counteract this process of crisis of the urban centers, giving them back the role that had once unshakeable, the political rhetoric of the EU, the central government and even local authorities has been focusing on the need to develop sustainable strategies to combat the decline of these territories, and in turn, reduce the emphasized asymmetry between center and periphery.

Strategic need that is well highlighted in the new Community support framework, the Portugal 2020. As one of its operational programs, the POSEUR - Operational Programme for Sustainability and Efficiency in Resource Use, Axis 1 - Support the Transition to an Economy with Low Carbon in All Sectors has two investment priorities in promoting energy efficiency in the housing sector and in the public space. This prioritization makes clear the intention of supporting interventions in urban areas, that have the assumptions to implement practices that safeguard the efficiency of the resources used in order to make the most sustainable and efficient urban space in its design and maintenance. Contributing to the increase of the competitiveness of the national economy with the intelligent use of energy and increased use of renewable energy in both of the public and the housing sectors, by reducing the external energy dependence and meeting European priorities for sustainable growth.

Since the current urban problems have been acquiring special complexity, require new strategies and multidisciplinary approaches in concerted action of public and private intervention in a common goal. Thus the research object of this internship report goes to formulate a proposal for a Urban Rehabilitation intervention in the municipality of Loures, specifically Bucelas and Vila de Rei, one of the areas defined in the context of ERU - Urban Renewal Strategy 2016-2026 to be developed by the municipality. It is objective that the strategic formulation for the case study should not be only a physical intervention but also serve as a social and economic intervention mechanism in the area, as a dynamic of the rental market and sectors such as construction, that contribute to the establishment of population in these agglomerates.

## **Key Concepts:**

*Urban rehabilitation*

*Energy efficiency*

*Portugal 2020*

*ARU Bucelas and Vila de Rei*





## Índice de Trabalho

### 1. Introdução

|   |    |
|---|----|
| 1.1. Enquadramento e Relevância Temática.....               | 19 |
| 1.2. Objetivos de Investigação e Questão de Partida.....    | 21 |
| 1.3. Questões Secundárias e Hipóteses.....                  | 22 |
| 1.4. Metodologias.....                                      | 23 |
| 1.5. Organização e Estrutura do Projeto.....                | 26 |
| 1.6. Instituição de Acolhimento ao Trabalho de Estágio..... | 27 |

### 2. Enquadramento Conceptual

|  |    |
|--|----|
| 2.1. Eficiência Energética: Um Novo Caminho..... | 30 |
| 2.2. Reabilitação Urbana: Evolução.....          | 34 |

### 3. A Temática Urbana na Política Europeia e Nacional

|   |    |
|---|----|
| 3.1. QREN 2007-2013.....  | 39 |
| 3.2. Política Atual: Portugal 2020.....   | 42 |
| 3.3. Fundos e Programas de Financiamento dedicados às Temáticas em Estudo.....            | 52 |
| 3.3.1. Regime Excepcional de Reabilitação Urbana (RERU).....                              | 54 |
| 3.3.2. Fundo Nacional de Reabilitação do Edificado (FNRE).....                            | 55 |
| 3.3.3. Instrumento Financeiro<br>para a Reabilitação e Revitalização Urbanas (IFRRU)..... | 56 |
| 3.3.4. Programa Reabitar para Arrendar.....   | 57 |

### 4. Dinâmicas Demográficas e Urbanísticas em Loures

|   |    |
|---|----|
| 4.1. Enquadramento Histórico e Geográfico.....                      | 60 |
| 4.2. Sistema Urbano e de Acessibilidades.....                       | 62 |
| 4.3. Caracterização Demográfica e Socioeconómica de Loures.....     | 67 |
| 4.4. Caracterização do Parque Habitacional do Concelho.....         | 77 |
| 4.5. Diagnóstico Problemático aos Perímetros Urbanos de Loures..... | 82 |

### 5. O Planeamento e a Reabilitação Urbana em Loures

|   |    |
|---|----|
| 5.1. Instrumentos de Gestão Territorial do Município..... | 91 |
|---|----|

|  |            |
|--|------------|
| 5.2. Histórico da Reabilitação Urbana no Município.....  | 99         |
| 5.3. Estratégia para a Reabilitação Urbana 2016-2026.....  | 102        |
| <br><b>6. Caso de Estudo: ARU de Bucelas e Vila de Rei</b>   |            |
| 6.1. A Caracterização da ARU.....  | 111        |
| 6.2. Diagnóstico a Bucelas e Vila de Rei.....  | 115        |
| 6.3. Proposta de Intervenção.....  | 126        |
| <br><b>7. Conclusões</b>   |            |
| 7.1 Discussão de Resultados e Conclusões de Investigação.....  | 158        |
| <br><b>Bibliografia.....</b>   | <b>162</b> |
| <b>Webgrafia.....</b>  | <b>165</b> |
| <b>Legislação Consultada.....</b>  | <b>166</b> |
| <br><b>Anexos.....</b>   | <b>168</b> |
| 1. Fichas de Projetos Propostos para a ARU de Bucelas e Vila de Rei  |            |
| 2. Benefícios Fiscais para Todas as Intervenção de Reabilitação Urbana no Concelho ( <b>Consultar Versão Digital</b> ) |            |
| 3. Entrevistas ( <b>Consultar Versão Digital</b> )   |            |
| 4. Mapas de Enquadramento ao Caso de Estudo ( <b>Consultar Versão Digital</b> )  |            |
| 5. Mapa do Projeto - Variante de Bucelas ( <b>Consultar Versão Digital</b> )   |            |

## **Índice de Quadros**

**Quadro 1-** Competências da DPRU

Despacho n.º 14190/2015 (nº 2.2 do art. 7º)

**Quadro 2-** Objetivos Operativos da Política de Cidades – POLIS XXI

MAOTDR, 2008

**Quadro 3-** Os 3 eixos de atuação do POSEUR

POSEUR, 2014

**Quadro 4-** Prioridades de Investimento e Objetivos Específicos - Eixo 1 do POSEUR

POSEUR, 2014

**Quadro 5-** Planos Dedicados à Promoção do Crescimento Sustentável

POSEUR, 2014

**Quadro 6-** Sectores Prioritários para o PANEE

Acordo de Parceria (2014) - Portugal 2020

**Quadro 7-** Prioridades de Apoio na Transição da Economia em Matéria de Diminuição do Teor de Carbono

Lisboa 2020, 2014

**Quadro 8-** Eixo 2 da Estratégia Cidades Sustentáveis 2020

CS, 2015

**Quadro 9-** Dotações Previstas em Instrumento Financeiro

MAOTE, 2015

**Quadro 10-** Caracterização das Três Unidades Territoriais de Loures

PDM-CML, 2015

**Quadro 11** – População Residente

CML – INE/CAOP 2013

**Quadro 12-** Escalões Etários da População

CML – INE/CAOP 2013

**Quadro 13-** Índice de Envelhecimento

CML – INE/CAOP 2013

**Quadro 14-** Nível de Escolaridade Completo

CML – INE/CAOP 2013

**Quadro 15-** População Ativa e Reformados

CML – INE/CAOP 2013

**Quadro 16-** Hierarquia de Perímetros Urbanos

PDM-CML, 2015

**Quadro 17-** SUOPG do Concelho de Loures

PDM-CML, 2015

**Quadro 18-** Áreas em Núcleos Antigos a Integrar as ARU

PDM-CML, 2015

**Quadro 19-** Outras Áreas Urbanas a Integrar as ARU

PDM-CML, 2015

**Quadro 20-** Critérios de Delimitação das ARU

Doc. Interno ERU<sup>2</sup> - CML (2016)

**Quadro 21-** Problemas Identificados na ARU de Bucelas e Vila de Rei

Entrevistas em Anexo (2016)

**Quadro 22-** Stakeholders Locais

Fonte Própria (2016)

**Quadro 23-** Impacto das Propostas no Contributo para a Eficiência Energética e Reabilitação Urbana na ARU

Fonte Própria (2016)

**Quadro 24 –** Quadro Síntese acerca das Intervenções Propostas para a ARU

Fonte Própria (2016)

## **Índice de Figuras**

**Figura 1-** Mapas de Enquadramento do Concelho de Loures

CML, 2016

**Figura 2-** Esquema de Polarização Metropolitana

PROT-AML CCDRLVT, 2002

**Figura 3-** Dinâmicas Territoriais na AML

PROT-AML CCDRLVT, 2002

**Figura 4-** Mapa de Acessibilidades no Concelho de Loures

CML-PDAM

**Figura 5-** Distribuição Territorial da Densidade Populacional

CML – INE/CAOP 2013

**Figura 6-** Estrutura Etária da População

CML - INE: Estimativas Provisórias da População Residente (2014)

**Figura 7-** Níveis de Escolaridade Completo no Município

CML – INE/CAOP 2013

**Figura 8-** Forma de Ocupação dos Alojamentos no Município

CML – INE/CAOP 2013

**Figura 9-** Hierarquia de Perímetros Urbanos

PDM-CML, 2015

**Figura 10-** Espaços Residenciais de Loures

PDM-CML, 2015

**Figura 11-** UOPG do Concelho de Loures

CML, 2016

**Figura 12-** SUOPG do Concelho de Loures

PDM-CML, 2015

**Figura 13-** Delimitação das ARU do Concelho

Doc. Interno ERU<sup>2</sup> - CML (2016)

**Figura 14-** Novas ARU

Doc. Interno ERU<sup>1</sup> - CML (2016)

**Figura 15-** Benefícios Fiscais Aplicáveis às ARU

Doc. Interno ERU<sup>2</sup> - CML (2016)

**Figura 16-** ARU Bucelas e Vila de Rei

Doc. Interno ERU<sup>2</sup> - CML (2016)

**Figura 17-** Necessidades de Reparações no Edificado da ARU

Doc. Interno ERU<sup>1</sup> - CML (2016)

**Figura 18-** Pontos Fortes e Fracos Identificados na ARU

Doc. Interno ERU<sup>2</sup> - CML (2016)

**Figura 19-** Uma das Ruas de Vila de Rei

Fonte Própria (2016)

**Figura 20-** Bairro Solcasa em Bucelas

Fonte Própria (2016)

**Figura 21-** Atividade Económica nas Margens do Rio Trancão

Fonte Própria (2016)

**Figura 22-** Cruzamento do “Pego” em Bucelas

Fonte Própria (2016)

**Figura 23-** Aspeto Desejado para o Novo Espaço Público Central

Fonte Própria (2016) e [aterraagentes.blogspot.com/vivertelheiras.pt](http://aterraagentes.blogspot.com/vivertelheiras.pt) (2016)

**Figura 24-** Estrada de Ligação entre Bucelas e Vila de Rei

Fonte Própria (2016)

**Figura 25-** Proposta para Pista Ciclável e Via Pedonal

[greenerideal.com](http://greenerideal.com)

**Figura 26-** Ruas de Bucelas

Fonte: Própria (2016)

**Figura 27-** Atuais Espaços de Estacionamento

Fonte Própria (2016)

**Figura 28-** Largo de São Roque

Fonte Própria (2016)

**Figura 29-** Exemplo de Estacionamento para Bicicletas

[greensavers.sapo.pt](http://greensavers.sapo.pt)

**Figura 30-** Aspeto Atual do Mercado de Bucelas

Fonte Própria (2016)

**Figura 31-** Igreja de Bucelas

Fonte Própria (2016)

**Figura 32-** Exemplo do Aspeto das Eco-Hortas

[www.ovilaverdense.com](http://www.ovilaverdense.com)

**Figura 33-** Aspeto Atual das Caves Velhas

Fonte Própria (2016)

**Figura 34-** Atual Uso do Largo do Jogo em Vila de Rei

Fonte Própria (2016)

**Figura 35-** Atual Estado dos Açudes a Recuperar

Fonte Própria (2016)

**Figura 36-** Exemplo de Iluminação Eficiente a Instalar na ARU

Fonte Própria (2016)

**Figura 37-** Equipamentos Coletivos a Recuperar na ARU

Fonte Própria (2016)

**Figura 38-** Aspeto dos Atuais Semáforos na ARU

Fonte Própria (2016)

**Figura 39-** Atuais Autocarros da RL

Fonte Própria (2016)

**Figura 40-** Equipamentos a Incluir na Nova Centralidade de Vila de Rei

Fonte Própria (2016)

**Figura 41-** Adega Camilo Alves

Fonte Própria (2016)

**Figura 42-** Exemplo de Certificado Energético

Lisboa E-Nova - Agência Municipal de Energia (2004)

**Figura 43-** Exemplos de Mecanismos Promotores da Eficiência Energética

Lisboa E-Nova - Agência Municipal de Energia (2004)

## Siglas e Acrónimos

---

**ACRRU** - Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística

**AEB** - Associação Empresarial de Bucelas

**AML** - Área Metropolitana de Lisboa

**AP** - Acordo de Parceria

**ARU** - Área de Reabilitação Urbana

**CAOP** - Carta Administrativa Oficial de Portugal

**CCDRLVT** - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

**CDU** - Coligação Democrática Unitária entre o Partido Comunista Português (PCP) e Partido Ecologista “Os Verdes” (PEV)

**CE** - Comissão Europeia

**CML** - Câmara Municipal de Loures

**CRP** - Constituição da República Portuguesa

**CS** - Cidades Sustentáveis

**DGOTDU** - Direção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

**DGU** - Divisão de Gestão Urbanística

**DL** - Decreto-Lei

**DPGU** - Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística

**DPMOTRU** - Divisão de Planeamento Municipal, Ordenamento do Território e Reabilitação Urbana

**DPRU** - Divisão de Planeamento e Reabilitação Urbana

**EE** - Eficiência Energética

**EM** - Élio Matias (Presidente da Junta de Bucelas)

**ERU** - Estratégia de Reabilitação Urbana

**FNRE** - Fundo Nacional de Reabilitação do Edificado

**FP** - Frederico Pinto (Arquiteto)

**IFFRU 2020** - Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbana

**IGT** - Instrumentos de Gestão Estratégica

**INE** - Instituto Nacional de Estatística



**JFB** - Junta de Freguesia de Bucelas

**LAL** - Lei das Autarquias Locais

**MAOT** - Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia

**MAOTDR** - Ministério do Ambiente, do Ordenamento, do Território e do Desenvolvimento Regional

**MARL** - Mercado Abastecedor da Região de Lisboa

**NUT** - Nomenclatura de Unidade Territorial

**ORU** - Operação de Reabilitação Urbana

**PAVCL** - Parque Agrário da Várzea e Costeiras de Loures

**POR Lisboa** - Programa Operacional da Região de Lisboa

**POSEUR** - Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos

**PROT** – **AML** Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

**PUSIA** - Parque Urbano de St<sup>a</sup> Iria da Azóia

**QREN** - Quadro de Referência Estratégica Nacional

**RCM** - Resolução de Conselho de Ministros

**RERU** - Regime Excecional de Reabilitação Urbana

**RJAL** - Regime Jurídico das Autarquias Locais

**RJIGT** - Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial

**RJRU** - Regime Jurídico da Reabilitação Urbana

**RL** - Rodoviária de Lisboa

**RPDML** - Regulamento do Plano Diretor Municipal de Loures

**RU** - Reabilitação Urbana

**SUOPG** - Subunidade Operativa de Planeamento e Gestão

**tep** - contribuição de energia primaria poupada

**TPSP** - Transporte Público em Sítio Próprio

**UE** - União Europeia

**UFTU** - Unidade de Fiscalização Técnica Urbanística

**UOPG** - Unidade Operativa de Planeamento e Gestão



## **1. Introdução**

### **1.1. Enquadramento e Relevância Temática**

Os espaços urbanos têm passado por várias fases de expansão e nas últimas décadas as alterações, na estrutura urbana em Portugal, têm deixado marcas no traçado das áreas urbanizadas e na forma como os cidadãos se servem delas. A expansão urbana desenfreada a que se assistiu na Europa nas últimas décadas, tornou as cidades palco de diversas mutações. Depois da grande deslocação populacional das áreas rurais para as grandes metrópoles em busca de empregos e melhores condições de vida, a cidade teve de alargar os seus perímetros, o que provocou a suburbanização das periferias. Modelo de desenvolvimento urbano que se cateterizou, como refere Marques (2005: 41) “as metrópoles e as cidades alongaram-se, (...) novas morfologias urbanas apareceram, (...) novas centralidades periféricas apareceram (...) a cidade perdeu a sua centralidade radial e o urbano espalhou-se.” A cidade neste processo deixa de ter limites bem definidos, o que aliado ao desenvolvimento dos transportes e acessibilidades acabou por alterar as estruturas tradicionais da cidade, na “organização económica e social e, portanto, também nos modos de produção e de apropriação do território, na estrutura das cidades” (Barata Salgueiro, 1999: 226). Alterações que têm levado ao grave declínio dos centros das cidades e ao surgimento de novas centralidades, maioritariamente nas periferias suburbanas. Em resumo, estes fenómenos urbanos têm tornado os tradicionais centros urbanos em “espaços-problema” de abandono e degradação. Onde a desertificação e o envelhecimento da população residente gerou graves problemas como: O aumento do crime, a violência, a degradação paisagística e ambiental, e a decadência das infraestruturas. Este processo de êxodo urbano acontece devido às vantagens que o espaço periférico tem vindo a adquirir em detrimento das áreas centrais. Tanto pelo espaço disponível para a localização das indústrias que é bastante maior, a qualidade das habitações que é superior e a preços mais baixos, o progresso nos modos de transporte, a construção de vias rápidas e autoestradas, e ainda o fácil acesso a serviços públicos.

Na tentativa de contrariar este processo de crise identitária e populacional nos centros urbanos e devolver-lhes o protagonismo que outrora tinham inabalável, a retórica política das autarquias, do governo central e até mesmo da UE tende a centrar-se na necessidade de desenvolver estratégias sustentáveis de combate ao declínio destes territórios, e por sua vez, diminuir as assimetrias acentuadas entre centro e periferia. A crescente complexidade dos atuais problemas urbanos exige novas estratégias e

abordagens multidisciplinares numa concertação da intervenção pública e privada num objetivo comum. Assim, as intervenções necessárias correspondem a duas dimensões de atuação, intervenção do ator público ao nível dos espaços comuns tornando-os mais sustentáveis, atrativos e funcionais às novas exigências da sociedade. Enquanto a segunda dimensão trata o papel que o ator privado tem na reabilitação do parque edificado, em que as políticas de incentivo à execução de obras tornam-se cruciais e necessitam de um novo impulso para que sejam vistas não só como uma forma de pagar menos impostos mas também como uma forma de valorização dos imóveis privados e da sua envolvente, capitalizando o património urbano.

Aferindo-se a necessidade de intervir no espaço urbano e nos centros históricos mais antigos dos perímetros urbanos, os processos de intervenção como a Reabilitação Urbana (RU), a Revitalização Urbana ou a Regeneração Urbana surgem como fundamentais na missão de manter “Estes testemunhos vivos de épocas passadas que são uma expressão da cultura e um dos fundamentos da identidade do grupo social, vetor indispensável face os perigos da homogeneização e despersonalização que caracterizam a civilização urbana contemporânea” (Barata Salgueiro, 1999: 392). Nesse sentido operativo surgem como instrumentos das políticas públicas, pretendendo contribuir para o reforço da coesão e da competitividade destes territórios, exigindo-se um equilíbrio entre domínios “(...) físicos aos imateriais, dos urbanísticos aos sociais e culturais.” (Lemos, 2014: 18).

Depois do grande destaque da Política de Cidades-POLIS XXI no contexto do QREN 2007-2013, programa vocacionado à intervenção em meio urbano com o intuito de apoiar ações dirigidas à regeneração integrada de espaços intraurbanos, tendo como base parcerias locais que envolvam a comunidade com os meios de decisão. O novo quadro comunitário de apoio, o Portugal 2020 tem num dos seus programas operacionais, o POSEUR – Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos, Eixo 1 - Apoio a Transição para uma Economia com Baixas Emissões de Carbono em Todos os Sectores, duas prioridades de investimento em que o foco vai de encontro às novas preocupações europeias e nacionais de promoção da eficiência energética no sector da habitação e no espaço público. Ora, assim torna-se claro que o apoio às intervenções em meio urbano terá como premissas a implementação de diretrizes que salvaguardem a eficiência de recursos utilizados, num objetivo de tornar o espaço urbano mais sustentável e eficiente na sua conceção e manutenção. Tendo de contribuir para o aumento da

competitividade da economia nacional com a utilização inteligente de energia e aumento da utilização de energias renováveis, tanto no sector público como no setor habitacional reduzindo a dependência energética externa, indo de encontro às prioridades europeias de crescimento sustentável.

Assim, o objeto de investigação do presente relatório de estágio passa por formular uma proposta de intervenção de Reabilitação Urbana no concelho de Loures, que apresenta diversas debilidades urbanísticas a colmatar, concretamente em Bucelas e Vila de Rei, uma das áreas delimitadas no contexto da ERU - Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026 a ser desenvolvida pelo município. Estratégia que identificou 32 Áreas de Reabilitação Urbana (ARU) com necessidades de intervenção tanto ao nível do edificado como do espaço público envolvente, e que servirá de base á definição de Operações de Reabilitação Urbana (ORU) simples e posteriormente sistemáticas.

## **1.2. Objetivos de Investigação e Questão de Partida**

Neste contexto, sendo este um trabalho académico baseado numa abordagem de proximidade à gestão autárquica por via do estágio efetuado na Câmara Municipal de Loures (CML) é necessário estabelecer objetivos a que se deverá tentar dar resposta. Assim, figuram três objetivos principais: 1º - Perceber como a Reabilitação Urbana tem sido entendida e promovida pelas políticas e programas nacionais e europeus para as áreas urbanas; 2º - Demonstrar como a Eficiência Energética tem ganho relevância nas preocupações da UE e como tal, é destacada no novo quadro comunitário de apoio, o Portugal 2020; 3º - Aplicar a ERU estabelecida pelo município a uma das ARU – Bucelas e Vila de Rei.

Decorrentes destes objetivos gerais resultam um conjunto de objetivos específicos que passam por:

- I. Enquadrar e analisar o conceito de Reabilitação Urbana;
- II. Compreender a importância dada á Eficiência Energética nas políticas urbanas;
- III. Enquadrar os processos de intervenção em análise nas orientações e programas europeus;

- IV. Averiguar e articular o enquadramento deste tipo de intervenção nas novas diretrizes do quadro comunitário Portugal 2020;
- V. Perceber o que falhou na ERU 2012-2013;
- VI. Apresentar e perceber a efetivação que se pretende com a nova ERU 2016-2026;
- VII. Enquadrar e caracterizar a área de estudo – ARU Bucelas e Vila de Rei;
- VIII. Desenvolver uma proposta de intervenção.

Determinados os objetivos a que pretende chegar no culminar deste trabalho, definiu-se uma questão de partida que será condutora da evolução do trabalho a efetuar:

*Como privilegiar a Eficiência Energética na Operação de Reabilitação Urbana em Bucelas e Vila de Rei?*

### 1.3. Questões Secundárias e Hipóteses

O conjunto de objetivos definidos no ponto a cima e a formulação da questão de partida requerem que se coloque um conjunto de questões secundárias e hipóteses que ajudaram a orientar o processo de construção da pesquisa.

#### **Colocam-se, então as seguintes questões:**

- Q1- Qual a importância que a Eficiência Energética tem adquirido nas políticas urbanas europeias e nacionais?
- Q2- Quais as maiores carências dos espaços urbanos no concelho de Loures?
- Q3- Quais os critérios de delimitação das novas ARU?
- Q4- Como incentivar as “Estratégias Energéticas” na área de estudo?
- Q5- Como tornar os incentivos de reabilitação mais atrativos para os proprietários?

#### **E as seguintes hipóteses:**

- H1- A Reabilitação Urbana não pode contemplar apenas a melhoria dos aspetos físicos do edificado.
- H2- A intervenção no espaço público pela autarquia é promotora da intervenção no edificado pelos privados.

H3- Os problemas sociais e económicos da população residente em ARU podem inviabilizar a concretização desta estratégia de Reabilitação Urbana.

H4- A Eficiência Energética deve ser promovida e esclarecida pelo ator público da intervenção em ARU.

H5- Os incentivos dados aos proprietários carecem de maior atratividade.

## **1.4. Metodologias**

A metodologia procura responder aos objetivos e às questões definidas, levando a que a investigação seja conduzida com recurso a um conjunto de técnicas e metodologias que se complementam.

### **A. Revisão da Literatura**

Pesquisa, análise e reflexão da bibliografia mais pertinente a partir do tema e da questão de partida propostos. Esta revisão serve de base à contextualização teórica que permite aprofundar conhecimentos e reunir informação teórica relevante acerca do tema a investigar, tendo sido necessário para direcionar esta fase de trabalho definir conceitos-chave como: *Reabilitação Urbana, Eficiência Energética, Portugal 2020 e ARU Bucelas e Vila de Rei*.

A metodologia utilizada para a seleção da bibliografia analisada tem assim, por base os conceitos-chave definidos para a investigação. Procurando clarificar os conceitos em que a análise empírica se centrou, definir o quadro teórico que os liga e consolidar as hipóteses e a questão de partida. A revisão contemplou artigos e livros de referência académica e institucional.

### **B. Entrevistas Exploratórias**

As entrevistas exploratórias pretendem-se que sejam efetuadas junto de pessoas consideradas chave para a compreensão das dinâmicas existentes na área de estudo, Bucelas e Vila de Rei. Desta forma, foi realizada uma entrevista ao presidente de JFB, a fim de aferir as suas maiores preocupações e ideias de intervenção na área de estudo, num modelo de entrevista aberta, que favorece a fluência de ideias. Em suma, esta entrevista representa um aprofundar dos conhecimentos acerca da área a intervir, com vista a obter a visão de um elemento decisório, próximo da população. Servindo também como

um teste às hipóteses formuladas, ajudando a estabilizar o quadro teórico e o objetivo de estudo.

### **C. Entrevistas Estruturadas**

A realização de entrevistas com um guião estruturado e dirigido a três dos principais atores locais com influência direta no território em estudo, relevaram-se de extrema importância para a compreensão das necessidades, efeitos e resultados da implementação e da ação estratégica a ser desenvolvida pelo município em matéria de RU. Estas entrevistas foram efetuadas entre Março e Abril de 2016, junto de um representante da Associação Empresarial de Bucelas (AEB) que agrega várias empresas da freguesia de Bucelas e que trabalha no sentido de defender a posição destas empresas junto dos meios de decisão. Junto da Associação Recreativa, Cultural e Desportiva (ARCD) de Vila de Rei que tem um papel de importante representante da população local. Por fim com o gerente Sr. Jorge Crispim da Rodoviária de Lisboa (RL), que conta com um centro operacional em Bucelas e que constitui um importante agente empregador e identitário das localidades em estudo.

Tornou-se igualmente pertinente recolher a perspetiva do ator público que trabalha para o sucesso do nosso objeto de estudo, o município, sendo realizada uma entrevista ao coordenador da “Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026”, o Arquiteto Frederico Pinto. Nos elucidou nas características e âmbito da própria estratégia assim como nos dá a sua visão acerca dos problemas e desafios que o território de Loures apresenta. Também foi ponderada uma entrevista junto do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana (IHRU), porém após diversos contactos efetuados por correio eletrónico e telefonicamente não foi possível a sua realização por falta de resposta.

### **D. Caso de Estudo**

Esta fase de investigação é aquela que apresenta maior pertinência, iniciando-se com a recolha, tratamento e análise de dados quantitativos e qualitativos que tem por objetivo a análise contextual da intervenção a estudar e a perceção do espaço em que se pretende aplicar as diretrizes teóricas formuladas. Primeiramente, procede-se à recolha documental através de pesquisa *online*, consulta de publicações e relatórios europeus, nacionais e camarários considerados relevantes por análise de conteúdo empírico destinado a estudar determinada amostra de texto que sustentaram uma base teórica credível.



A observação direta, com várias visitas á vila de Bucelas e à aldeia de Vila de Rei revelou-se fundamental, pois permitiu a recolha fotográfica e observação *in situ* do contexto social e dinâmicas de fruição e utilização da população na área de estudo. A análise e tratamento de informação trata-se da fase que dará origem aos resultados de investigação, ou seja é a fase mais pertinente pois além de ser a mais complexa é aquela que dita as conclusões a que se chegará no final do trabalho e que responderão às perguntas de partida e secundárias, como comprovarão ou não as hipóteses formuladas.

Uma vez escolhido o caso de estudo - ARU de Bucelas e Vila de Rei – que será analisado em maior pormenor no contexto da estratégia municipal, onde incidirá a proposta de intervenção que promova a relação entre a RU e a eficiência energética (EE). De forma a tornar a área de estudo num território piloto na conjugação destas temáticas, tão desejada pelas novas políticas urbanas em contexto europeu e nacional. Para que a proposta de intervenção esteja contextualizada no território da ARU, em primeiro lugar é necessário efetuar um enquadramento e diagnóstico às caraterísticas da ARU e como estas podem ser potenciadas na intervenção a formular. Este diagnóstico deverá ter em conta as dinâmicas populacionais e urbanas do próprio lugar que serão a base de trabalho na formulação da proposta de intervenção. Devendo ser sempre salvaguardada a identidade e funções vitais do lugar, trabalhando com essas caraterísticas para o sucesso da intervenção.

Este trabalho concorre assim para que se formule na ARU em estudo uma intervenção não só no sector habitacional e na reabilitação do edificado, mas que seja vista como um exemplo de uma intervenção concertada entre o ator público, o município e a junta de freguesia, que interage de forma mais próxima com a população e os agentes locais como associações e empresas locais. Nesse sentido, na formulação da proposta de intervenção serão tidas em conta as declarações dos agentes locais entrevistados de forma a perceber as preocupações comuns e necessidades existentes que se revelem pertinentes para território. De modo a enquadrar as temáticas em estudo, tentando dar resposta a estes desígnios através de projetos de intervenção a integrar na proposta.

Assim, como forma metodológica serão criadas fichas de projeto para todas as propostas de intervenção no território, de forma a perceber como estas contribuem para o alcance do objetivo sumário de tornar a RU eficientemente energética nesta área. Serão nestas fichas esclarecidos pormenores das intervenções propostas como: o espaço da intervenção, os responsáveis do projeto e fonte de financiamento possível, descrição

sucinta da intervenção formulada, o nível de impacto que cada projeto pode ter no objetivo da EE e como este contribui igualmente para a RU do conjunto da ARU. Constituindo assim uma forma interpretativa e esclarecedora do trabalho desenvolvido para formulação da proposta final e resposta á pergunta de partida.

### 1.5. Organização e Estrutura do Projeto

A presente investigação possui sete capítulos principais, procurando-se sempre assegurar a ligação e complementaridade entre eles:

- I. Introdução
- II. Enquadramento Conceptual
- III. Políticas e Programas
- IV. Dinâmicas Demográficas e Urbanísticas em Loures
- V. Reabilitação Urbana em Loures
- VI. Caso de Estudo: ARU Bucelas e Vila de Rei
- VII. Conclusões

O primeiro capítulo é de cariz introdutório e apresenta a investigação ao nível do seu enquadramento temático, questão de partida, objetivos, hipóteses, metodologia utilizada, a estrutura do próprio documento e a apresentação da instituição que acolheu o estágio para a execução deste trabalho, enquadrando a matéria a ser estudada no âmbito da atividade da Câmara Municipal de Loures. No segundo capítulo efetua-se uma revisão da literatura, tendo em conta os conceitos-chave definidos: *Reabilitação Urbana*, *Eficiência Energética, Portugal 2020* e *ARU Bucelas e Vila de Rei*, conceitos que darão ao trabalho uma base conceptual á execução programática a efetuar. No terceiro capítulo procede-se ao enquadramento dos objetos de estudo nas políticas e programas europeus e nacionais, que têm vindo a ser promovidos em matéria de RU e EE nos quadros de apoio comunitário - QREN e Portugal 2020.

O quarto capítulo é dedicado á caracterização do município de Loures quanto às suas dinâmicas populacionais e urbanas, fazendo um diagnóstico aos perímetros urbanos do concelho e á caraterização do seu parque habitacional, elementos que se revelam importantes á progressão da investigação em causa. Em seguida, o quinto capítulo revela o histórico que a RU apresenta em Loures, ou seja, fala-nos da estratégia anterior

respeitante a esta matéria e como se processa a delimitação e formulação da nova “Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026”, a ser desenvolvida pelo Departamento de Planeamento e Reabilitação Urbana (DPRU) da CML. No sexto capítulo explora-se o caso de estudo – ARU de Bucelas e Vila de Rei, onde se pretende fazer uma proposta de intervenção tendo em conta as diretrizes da estratégia municipal. O último capítulo apresenta as conclusões retiradas de todo o processo de investigação, onde se procede á análise e discussão dos resultados obtidos. Numa compilação de várias fases de trabalho como as visitas á área de estudo, a interpretação da nova estratégia de RU, as entrevistas e interpretação das informações recolhidas.

## **1.6. Instituição de Acolhimento ao Trabalho de Estágio**

O Regime Jurídico das Autarquias Locais (RJAL) - Lei 75/2013 confere á Autarquia Local o dever de promoção e salvaguarda os interesses das respetivas populações. Sendo atribuídas no art. 3º através do exercício dos respetivos órgãos (deliberativo e executivo) as competências legalmente previstas de: a) consulta; b) planeamento; c) investimento; d) gestão; e) licenciamento e controlo prévio; f) fiscalização. O município representa assim uma unidade concelhia que tem como pressuposto fazer valer a vontade da pessoa coletiva daquele território:

“No município é onde reside a força dos povos livres (...) Sem instituições municipais uma nação pode ter um governo livre, mas carecerá de espírito de liberdade.”

Tocqueville in Bilhim (2004)

O município apresenta como órgãos constituintes a Assembleia Municipal, a Câmara Municipal e o Presidente que têm funções executivas. A Assembleia Municipal delibera em apreciação e fiscalização das competências de funcionamento previstas na lei. Enquanto a Câmara Municipal tem as competências materiais da deliberação em assembleia e as competências de funcionamento executório. No seu conjunto, e de acordo com o nº 2 do art. 23º do RJAL é atribuído aos Municípios a função de atuar em domínios vários como: Equipamentos, transportes, património, educação, habitação, ordenamento do território e urbanismo ou ação social. Por todos os domínios de atuação que a lei consagra na competência dada aos municípios parece ser claro que a importância desta divisão administrativa para a relação entre o povo e o governo central é crucial.

Sendo Loures um dos 308 municípios portugueses, é conforme a CRP nos seus art. 251º e 252º, composto por um órgão deliberativo e um órgão executivo, a Assembleia Municipal de Loures e Câmara Municipal de Loures (CML), respetivamente. Na mesma ótica legislativa, a Lei das Autarquias Locais nº169/99 (LAL), a CML tem como missão a definição e execução de políticas de desenvolvimento multisectorial em todo o território do concelho. O seu executivo é desde as eleições autárquicas de 2013, liderado pela lista vencedora da Coligação Democrática Unitária (CDU), presidido por Bernardino Soares. Em relação á estrutura orgânica do órgão executivo, a câmara municipal, segundo o Despacho n.º 14190/2015, tem como missão sumária (art. 2º): “(...) promover, no âmbito das suas atribuições, a qualidade de vida dos seus munícipes através da adoção de políticas públicas, assentes na gestão sustentável dos recursos, na qualificação dos trabalhadores municipais e na prestação de um serviço público de qualidade.” Constituída por 9 unidades orgânicas nucleares que se regem por princípios de apoio executório, reforço da proximidade e articulação de serviços, entre os quais o Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística (DPGU). Importa destacá-lo por ser num dos gabinetes de jurisdição ao DPGU que se desenvolve o estágio efetuado no âmbito da presente investigação. Este departamento tem como objetivo executório “(...) assegurar as funções técnicas, administrativas e operacionais, em ordem à prossecução das atribuições do Município, nos domínios do ordenamento do território, da reabilitação urbana e do urbanismo.” (nº1, art. 7º do Despacho n.º 14190/2015).

Departamento afeto á vereação de Tiago Matias e que se subdivide em 3 gabinetes de trabalho, entre eles a Divisão de Planeamento e Reabilitação Urbana (DPRU), em que ocorreu o estágio curricular em que sustenta este trabalho de investigação. A qual tem como chefe de divisão a Arquiteta Manuela Melo Carneiro, que também figura como coordenadora do referente estágio. Divisão que verte a sua atividade no sector do planeamento urbano do concelho e concretamente na Reabilitação Urbana, para isso são-lhe delegadas através do Despacho n.º 14190/2015 (nº 2.2 do art. 7º), competências como:

|   |
|---|
| g) Elaborar o Plano Municipal de Reabilitação Urbana, com delimitação das áreas de Reabilitação Urbana Simples ou Sistemática e respetivas estratégias ou programas;    |
| h) Assegurar os procedimentos previstos no Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (RJRU), necessários a concretização das estratégias de reabilitação urbana definidas; |
| i) Assegurar os procedimentos para a elaboração de programas base de reabilitação urbana;   |

**Quadro 1-** Competências da DPRU **Fonte:** Despacho n.º 14190/2015 (nº 2.2 do art. 7º)

É no âmbito das alíneas g), h) e i) relativas às competências de atuação sobre o processo de Reabilitação Urbana (RU), que pretende a elaboração de um plano a nível municipal de RU. Plano que deve contemplar propostas de delimitação de novas áreas a reabilitar e o formato de operação simples ou sistemática com estratégias e programas próprios. Desígnios que vão ao encontro dos procedimentos reiterados no RJRU necessários á concretização procedimental, a ser definida pela divisão e que assegurará a elaboração de programas base de RU. Assim, na sequência das competências aqui esplanadas encontra-se em desenvolvimento na DPRU uma nova estratégia de RU, a “Estratégia para a Reabilitação Urbana 2016-2026”, que apresenta como missão principal criar condições que contrariem o ciclo de declínio em que muitas áreas do concelho emergiram.

Sendo Loures um território bastante heterogéneo nas suas características urbanas, uma vez que por se encontrar na faixa suburbana de Lisboa apresenta áreas completamente de génese urbanizada, com características de forte crescimento e expansão dos seus perímetros urbanos, têm também como consequência o progressivo abandono e degradação dessas áreas. Por outro lado as áreas a Norte do concelho ainda apresentam um grande vínculo de ruralidade, tanto nas suas morfologias urbanas como nas vivências sociais das suas populações. Assim, torna-se necessária uma visão equilibrada nas medidas a tomar e pensá-las para as diferentes tipologias de lugar que o concelho agrega.

Nesse sentido, a “Estratégia para a Reabilitação Urbana 2016-2026” terá como visão sumária a necessidade não só de reabilitação das áreas muito urbanizadas que apresentam níveis de maior degradação, mas também deve promover e cativar relações de complementaridade entre o espaço urbano e os espaços mais rurais, que têm de constituir prioridades na dinâmica da estratégia urbana. No contexto desta estratégia em desenvolvimento pela DPRU, o trabalho de estágio a explanar passa por formular uma proposta de intervenção de RU, tendo em conta a premissa de promoção da EE. Tendo como caso de estudo Bucelas e Vila de Rei, uma das áreas delimitadas no contexto da ERU, que procedeu á identificação de 32 ARU, com necessidades de intervenção tanto ao nível do edificado como do espaço público envolvente. Delimitação que servirá de base á definição de Operações de Reabilitação Urbana (ORU) simples e posteriormente sistemáticas.

## **2. Enquadramento Conceptual**

### **2.1. Eficiência Energética: Um Novo Caminho**

O papel da Eficiência Energética (EE) nos processos de intervenção urbana surge através da consciencialização de que a qualidade ambiental nas áreas urbanas e até mesmo nas rurais se encontra em acentuado declínio. Desígnio que levou a que os organismos mundiais, europeus e nacionais se consciencializassem que a gestão de recursos destas áreas passa a ser imperioso para a sustentabilidade dos territórios. Esta necessidade implica uma alteração do paradigma, de forma a tornar a sustentabilidade ambiental uma realidade. Neste sentido, entende-se que a EE se encontra intrinsecamente ligada à promoção do desenvolvimento sustentável desejável às áreas urbanas. Apesar de ser de conhecimento geral o que está subjacente ao conceito de desenvolvimento sustentável, importa lembrá-lo:

“O desenvolvimento que procura satisfazer as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades.”

Comissão Mundial de Ambiente e Desenvolvimento das Nações Unidas (1987)

O desenvolvimento de que este conceito fala não abrange somente o âmbito ambiental, uma vez que se torna necessário otimizar a gestão e o consumo de energia no crescimento económico, social e ambiental da sociedade. Consumo que supra as necessidades básicas da população mas que também trabalhe para a maior sustentabilidade e eficiência dos recursos que o capital natural dispõe como a radiação solar, ar, água, solo, vegetação, ecossistemas e matérias-primas. Forma de desenvolvimento baseado nos paradoxos do Urbanismo Sustentável que deve ter subjacente o respeito pelos territórios. Paradigma que tem levado á necessidade de procurar respostas aos problemas de sustentabilidade e eficiência, consagrando a integração desta problemática na estratégia de desenvolvimento comunitário, o documento Europa 2020. Perante a temática em estudo, esta revisão recairá sobretudo na forma como a dinâmica urbana e os processos de transformação dos espaços urbanos podem contribuir para a sustentabilidade, tendo em conta a EE na utilização de recursos. Preocupação que Krueger e Buckingham (2012: 486) evidenciam nas políticas que têm sido adotadas mundialmente “A sustentabilidade urbana tem sido amplamente adotada

nas agendas de muitos países da América do Norte e cidades e regiões europeias.” Agendas que direccionam grande preocupação á recuperação dos espaços urbanos “(...) em torno de áreas industriais degradadas, preservação e desenvolvimento do espaço público, estratégias de habitação, desenvolvimento orientado ao transporte público e de uso misto.” Gibbs e Krueger, 2007; Krueger e Gibbs, 2007; Nevarez, 2003 in Krueger e Buckingham (2012: 487).

Perante a descodificação conceptual dos termos em análise torna-se imperativo enunciar o que se entende por EE uma vez que não é exequível trabalhar propostas de intervenção urbana que tenham em conta e promovam este desígnio sem que tenhamos bem claro o que significa. Assim apresentamos a definição conceptual proposta por Rueda *et al* (2012: 36): “A Eficiência Energética é a procura da autossuficiência a partir da geração de energias renováveis, adoção de medidas de poupança e eficiência nos principais sectores consumidores: doméstico, serviços e equipamentos, sector primário e os relacionados com os fluxos de massa (gestão da água e dos resíduos).” Este estado de autossuficiência energética tem como objetivo assegurar a transição para uma economia hipocarbónica, aumentando a utilização das fontes de energia renováveis, modernizando o sector dos transportes e promovendo a eficiência energética. Tendo por base a ideia de que as necessidades da população têm de ser colmatadas recorrendo cada vez menos a fontes de energia não renováveis e pautando-se essencialmente pela procura da autossuficiência com a utilização de menos recursos energéticos. Um longo percurso a percorrer nas políticas europeias e nacionais, uma vez que no contexto europeu, segundo dados do Eurostat (2013), verifica-se que “Em 2013, mais de metade (53,2 %) do consumo interno bruto de energia da UE-28 teve origem em fontes importadas.” Tendência de grande dependência energética, inversa á que se pretende e que em estados como a Dinamarca ou a Lituânia se tem vindo a agravar pela diminuição da capacidade produtiva de energia.

No caso de Portugal “Apesar do significativo crescimento da energia de fontes renováveis ao longo da última década, Portugal continua a evidenciar uma elevada dependência dos recursos energéticos não renováveis e, conseqüentemente, uma grande dependência externa na satisfação das suas necessidades energéticas.” (DGOTDU, 2011: 4). Realidade que se tem pautado por um aumento da produção de energia através da fonte hídrica e eólica, com grande potencial no território nacional, mas que não têm sido suficientes para que haja uma verdadeira emancipação da importação de energia. Porém

este objetivo não será atingido apenas com o reforço da produção endógena de energia, tem de ser assente numa política de maior ordenamento territorial que torne a utilização de recursos mais eficiente e eficaz. Este desígnio passa assim pela redução da energia despendida nas atividades humanas, uma vez que são aquelas que aumentam bastante os consumos energéticos “No balanço de 2010, os Transportes foram responsáveis por 36,7% da energia consumida, a Indústria por 29,6%, o Sector Doméstico por 16,6%, os Serviços por 11,4% e os restantes 5,8% estiveram relacionados com outras atividades como a Agricultura, Pesca, Construção e Obras Públicas.” (ADENE, 2013: 13). Assim os instrumentos de gestão territorial viram-se obrigados pelas consequências que estes consumos têm provocado nos territórios, assim como pelas diretivas de sustentabilidade da UE no horizonte de 2020, a delinearem estratégias de combate á grande dependência energética onde a EE é peça chave em vários sectores a nível nacional, regional ou municipal.

A EE apresenta-se como um novo caminho na atuação sobre as problemáticas energéticas nas áreas urbanizadas. Vista como forma de potenciar maiores poupanças energéticas nos edifícios, nos transportes ou nos equipamentos de uso coletivo, o maior potencial de poupança energética reside nos edifícios, segundo o que é transmitido pela DGOTDU (2011: 6) “Os consumos ligados à utilização dos edifícios (iluminação, climatização e operação de instalações e equipamentos) representam 40% do consumo total de energia na UE.”. Ora, comparando os números reiterados pela ADENE e pela DGOTDU registam-se algumas discrepâncias, já que a ADENE registou que o Sector Doméstico é responsável por 16,6% dos consumos energéticos. Enquanto a DGOTDU calcula que 40% dos consumos de energia na Europa estão ligados á iluminação, climatização e operação de instalações e equipamentos nos edifícios. Estes números apresentam diferenças pela escala de referência, já que primeiramente pretendemos referir os dados a nível nacional (16,6%) enquanto os 40% referentes ao consumo energético dos edifícios estão contabilizados a nível da UE. Os aumentos que estes números registam justificam-se pela mudança nos estilos de vida da população e ao aumento de aquisição de equipamentos como eletrodomésticos, que cada vez mais são consumidores de energia, o que contribui para que os alojamentos residenciais já representem 30% do consumo de eletricidade a nível nacional. (ADENE, 2013: 15). Enquanto “Os sistemas de mobilidade representam 25% da energia consumida nas cidades.” (DGOTDU, 2011: 6).



As metas da UE em matéria de EE são ambiciosas para 2020 “A UE estabelece o objetivo de que, até ao fim da década, todos os edifícios novos tenham necessidades quase nulas de energia (...)” (CE, 2015: 11). Objetivo que é contemplado na definição da nova estratégia para a EE, o PNAEE definido no RCM nº20/2013 que pretende “(...) o cumprimento das novas metas assumidas pela UE, de redução de 20% dos consumos de energia primária até 2020, bem como o objetivo geral assumido pelo Governo de redução no consumo de energia primária de 25% e o objetivo específico para a Administração Pública de redução de 30%.” Onde o setor residencial constitui um das 6 áreas específicas para a aplicação de medidas de promoção da EE. Estratégias nesta área terão não só ganhos na concretização dos objetivos do PANEE, como estimularão atividades económicas, no caso o setor da construção bastante fustigado pela crise económica “O investimento no aumento da eficiência energética estimula o crescimento. Isolar as habitações, instalar novos equipamentos economizadores de energia, renovar os edifícios, efetuar auditorias: tudo isto anima a atividade económica.” (CE, 2015: 11). Ora, este plano é essencialmente executado através de medidas reguladoras ou apoios à implementação de mecanismos que promovam a EE nos setores da economia que mais influenciam a grande dependência energética.

Porém a preocupação energética no sector residencial concorre para o aumento da competitividade das áreas urbanas, já que as intervenções em causa apresentam-se como desafios que têm a intenção de intervir nos problemas urbanos. Assim a ADC (2014: 47) reitera a “Relevância dos processos de regeneração e revitalização urbana nos principais nós estruturantes do sistema urbano nacional para a política e o desenvolvimento urbano.” Processos de desenvolvimento urbano que devem, neste contexto, adaptar-se às grandes mudanças globais em curso no domínio da energia, das alterações climáticas e do uso mais eficiente dos recursos, no quadro de um processo de ajustamento macroeconómico. Assim como contribuem para efetivar os progressos relevantes no desempenho de Portugal no domínio da sustentabilidade e EE no uso de recursos utilizados nos processos de transformação urbana. Além de trabalharem no sentido do aumento da EE nos aglomerados urbanos, são também forma de “(...) contribuir grandemente para criar emprego e aumentar a competitividade nos setores da construção e dos serviços energéticos. A renovação dos edifícios existentes é igualmente uma boa oportunidade para estimular a inovação.” (CE, 2015: 12).

Intervenções que pretendem reduzir tanto a dependência energéticas das habitações como devem contribuir na redução das emissões de carbono, o que se concretiza em dotar o edificado de condições adequadas ao conforto térmico. Com a adoção de sistemas passivos como isolamentos ou sombreamentos e equipamentos que promovam um menor consumo energético como janelas eficientes, isolamentos eficientes e iluminação economizadora ou ainda os sistemas solares térmicos. Quando se fala de sistemas passivos, falamos de sistemas que contribuem de forma natural para o aquecimento ou arrefecimento dos edifícios, que “(...) pretendem maximizar a captação do sol no Inverno, através de vãos envidraçados bem orientados e dimensionados, aos quais se podem associar elementos massivos, que permitirão o armazenamento da energia solar e sua utilização em horas posteriores.” (Gonçalves e Graça, 2004: 33). Ou que na estação quente “(...) pretende tirar partido de fontes frias que permitirão arrefecer o edifício.” (Gonçalves e Graça, 2004: 33). Porém os mesmos autores alertam para que as estratégias a adotar em matéria de EE nos edifícios dependem da “(...) especificidade climática do local, função do edifício e consequentemente, modo de ocupação e operação do mesmo, com o objetivo de promoverem um bom desempenho em termos de adaptação ao clima.” (Gonçalves e Graça, 2004: 11). Ou seja, a intervenção a efetuar no edificado irá sempre depender da especificidade do território em que se encontra e da utilização que se dará ao edifício.

### **2.2. Reabilitação Urbana: Evolução**

É no século XIX que a Europa começa a tomar consciência da necessidade de dar respostas à acelerada mutação das cidades “A reabilitação urbana nasce do paradigma da conservação do património no século XIX, com a tomada de consciência do interesse de certos monumentos como património arquitetónico, sendo que até essa altura se privilegiava a figura do “monumento histórico” (Choay, 1999 segundo Lemos, 2014: 26). Preocupação que nasce na intenção de conservar o tecido histórico das cidades, que posteriormente se alarga à totalidade dos perímetros urbanos. Desde então as inúmeras mutações têm tido reflexo nas diversas dimensões urbanas, “Estas metamorfoses urbanas são, simultaneamente, reflexo e refletoras de transformações de ordem social, política, económica e até cultural.” (Barata Salgueiro, 2012: 3).

Dinâmicas que ao longo dos anos têm sujeitado a cidade a evoluir sob o desígnio de inúmeros processos de crescimento e adaptação às rápidas mudanças de necessidades dos habitantes ou da organização funcional das cidades, como aconteceu com o processo de industrialização. Facto reiterado por Teresa Barata Salgueiro (2012: 4): “Se, por um lado, a industrialização veio contribuir para um forte êxodo rural, tornando as cidades o principal foco de atração e concentração da população, a evolução dos transportes e os combustíveis fósseis vieram permitir um crescimento em extensão, que se vê hoje expresso em inúmeras nomenclaturas: dispersão urbana, crescimento em mancha de óleo, urbanização difusa, ou o internacional *urban sprawl*.” Processo de extensão que espalhou os perímetros da cidade e confundiu os limites urbanos antes tão bem definidos. O que trouxe consequências ao nível da ocupação urbana e provocou grandes assimetrias, principalmente nas áreas centrais com a decadência infraestrutural destas áreas assim como graves problemas culturais e sociais.

Perante o agudizar deste quadro da debilidade cidadina que englobou défices habitacionais perante a procura, problemas sanitários e de salubridade, falta de transportes ou de infraestruturas públicas de resposta a uma tão grande concentração populacional, começa-se a ponderar a necessidade de direccionar medidas mitigadoras destes problemas. Em 1931 na Conferência Internacional de Atenas “O teórico italiano Gustavo Giovannoni foi o responsável pelas primeiras teorias integradoras de reabilitação, defendendo a preservação do tecido antigo de um ponto de vista integrado, pela sua morfologia e escala e valor artístico e histórico.” (Lemos, 2014: 26). Ora este constitui um novo paradigma no pensamento de transformação urbana, que viu na Carta de Atenas o reconhecimento da RU assim como de outras operações urbanísticas cada vez mais integradas nas diferentes dimensões que compõem a estrutura urbana. A II Guerra Mundial nas consequências que trouxe às cidades, que em muitos casos significou a sua destruição completa ou parcial, constituiu uma forma de evidenciar a necessidade de encontrar formas de valorizar o tecido urbano. Assim desde dessa altura a RU passou por algumas transformações conceptuais e modos de aplicação no território.

Nesse sentido é importante que se clarifique o conceito de Reabilitação Urbana (RU) e as características que lhe estão subjacentes, tornando-se importante fazer a distinção com os demais processos urbanos: renovação, reestruturação, requalificação e regeneração. Uma vez que todos eles são modos de intervenção no espaço urbano no sentido da sua qualificação, importa destacar que a RU implica a reutilização dos

elementos urbanos preexistentes. Enquanto renovação implica que o “(...) património urbanístico e/ou imobiliário é substituído, no seu todo ou em parte muito substancial” (DGOTDU, 2008: 65). A reestruturação tem objetivo de introduzir “(...) novos elementos estruturantes do aglomerado urbano” (DGOTDU, 2008: 62). A requalificação torna-se mais complexa uma vez que abrange, segundo a DGOTDU (2008: 67), operações de renovação, reestruturação ou reabilitação urbana de forma a recuperar espaços desqualificados, através de uma intervenção mais integrada “(...) em que a valorização ambiental e a melhoria do desempenho funcional do tecido urbano constituem objetivos primordiais da intervenção” (DGOTDU, 2008: 67). Por fim, o processo de regeneração urbana é tido como uma operação de renovação, reestruturação ou reabilitação urbana. Ou seja, sendo o processo “chapéu” de todos os outros, uma vez que na sua conceção teórica abrange um conjunto integrado de ações que procuram resolver problemas urbanos numa abordagem multidisciplinar no contexto local no âmbito económico, físico, social, ambiental e muitas vezes também cultural.

Assim, a Direção Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU) elabora em 2008 o documento «Proposta de projeto de decreto regulamentar que estabelece conceitos técnicos a utilizar nos instrumentos de gestão territorial» onde define RU como sendo: “(...)Uma intervenção sobre o tecido urbano existente em que o património urbanístico e imobiliário é mantido e modernizado, através de obras de beneficiação das infra-estruturas urbanas e de obras de reconstrução, alteração, conservação, construção ou ampliação de edifícios.” (DGOTDU, 2008: 60).

Porém, tratando-se este de um trabalho bastante alicerçado na legislação institucional referente a estas temáticas é relevante que se esclareça o parecer que o Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (RJRU - DL 307/2009) define como sendo uma operação de RU:

“A forma de intervenção integrada sobre o tecido urbano existente, em que o património urbanístico e imobiliário é mantido, no todo ou em parte substancial, e modernizado através da realização de obras de remodelação ou beneficiação dos sistemas de infraestruturas urbanas, dos equipamentos e dos espaços urbanos ou verdes de utilização coletiva e de obras de construção, reconstrução, ampliação, alteração, conservação ou demolição dos edifícios”

Legislação esta atualizada pelo DL n.º 32/2012, que atribui competência aos municípios no desenvolvimento de estratégias de RU. Assumindo-as “Como uma componente indispensável da política das cidades e da política de habitação, na medida

em que nela convergem os objetivos de requalificação e revitalização das cidades, em particular das suas áreas mais degradadas, e de qualificação do parque habitacional, procurando-se um funcionamento globalmente mais harmonioso e sustentável das cidades e a garantia, para todos, de uma habitação condigna.” Ora, o quadro legislativo da temática assume a importância da RU na resposta á ausência de vitalidade do espaço físico edificado e nas vivências próprias da sociedade. Entendendo que são os municípios, o órgão de poder mais próximo da população e das problemáticas territoriais, a ter a responsabilidade de definição destas operações.

Esta definição estratégica pressupõe que o município delimite Áreas de Reabilitação Urbana (ARU), podendo optar por dois tipos de operação de RU. A operação de reabilitação simples que apenas se dirige a reabilitar o edificado por parte dos privados, com o apoio coordenativo do município. Enquanto a operação de reabilitação sistemática além de pretender a reabilitação do edificado, entende que deve ter uma atuação mais integrada no território. E por isso deve pressupor a qualificação infraestrutural, de equipamentos e dos espaços verdes ou urbanos de utilização coletiva da ARU, tendo adjacente a intenção de revitalizar e qualificar o tecido urbano nas suas múltiplas dimensões sendo necessário um investimento público a direcionar a programas de investimento.

Por conseguinte, parece ser a operação sistemática de abordagem multidisciplinar no contexto local no âmbito físico, social, ambiental e até económico aquela que é mais desejável. Porém sabe-se que nem sempre estas as intenções de integração interventiva acontecem. Havendo inclusive em alguns casos uma maior desintegração territorial ou social, devido aos interesses economicistas de reabilitar para rentabilizar economicamente o investimento e tornar a urbe competitiva, sobrepondo-se este objetivo aos restantes pressupostos de desenvolvimento urbano. Ideia partilhada pelos teóricos Katz & Altman (2005) segundo Krueger & Buckingham (2012: 489) “(...) a recuperação de algumas cidades pode ser ligada a ideais de economia, o que vai tornar as cidades competitiva na nova "idade urbana" do século XXI é a sua competitividade, inclusão e sustentabilidade.” Continuando a ser notória a formulação do urbanismo sustentado na economia e nos mercados de investimento imobiliário que têm um papel central, baseado em “Visões e políticas de crescimento inteligente que refletem uma política ideológica baseada no mercado (Krueger & Gibbs, 2008) numa dependência do mercado para apoiar metas de sustentabilidade.” (Krueger & Buckingham, 2012: 489). Enquanto o

desenvolvimento local e a justiça social são reportados para segundo plano, muitas vezes entendidos como subjacentes ao mercado e a todo o aproveitamento económico que se gera em torno destas intervenções, em vez de se interligar todas as preocupações urbanas num mesmo objetivo comum. Controvérsia muito fomentada pelo processo de globalização, que tem constituído uma das “(...) causas da concentração urbana e do crescimento desigual urbano-rural, remetendo certamente para o estudo das preferências e estratégias dos diversos agentes económicos – em vez de assumir que elas resultam de forças estruturantes invisíveis (Harding, 2007) – e para a análise do impacto das políticas públicas em todo este processo nas dimensões económica e territorial.” (Vale, 2007: 6).

A maioria das intervenções deste género tem a tendência de incidir em bairros degradados e socialmente pobres numa tentativa de ajustar a política às preocupações da população. Já que o papel do município passa pela “(...) proximidade e impacto notável na vida diária da população residente para justificar essas ações, necessariamente, tendo em especial consideração a comunidade local nos processos de tomada de decisão.” (Gutiérrez, 2014: 2). Porém estas intervenções tidas como positivas, para muitos também podem constituir problemas, pois “ (...) com o aumento dos valores da terra, que pode ser positivo para os proprietários, porque as suas propriedades são valorizadas, é um problema para os inquilinos que veem aumentar os preços de aluguer, o que induz processos de gentrificação.” (Neto *et al*, 2014: 105). Assim estes processos significam muitas vezes o aumento do valor das habitações, incomportável para as populações residentes, normalmente idosos com poucos recursos. Problema que Malheiros *et al* (2012: 101) destaca pela interpretação a Pacione (2001) como um processo de mudança sócio-espacial, onde a reabilitação de imóveis residenciais situados em bairros da classe trabalhadora ou de génese popular/tradicional, atrai a fixação de novos moradores relativamente endinheirados, levando ao desalojamento de ex-residentes que não podem mais pagar o aumento dos custos da habitação. Torna-se assim imperioso que as políticas públicas, no caso da definição estratégica da RU, a elaborar pelos municípios salvaguardem os interesses daqueles que residem nestas áreas, sem que para isso signifique a não execução destas intervenções.

### 3. A Temática Urbana na Política Europeia e Nacional

Este capítulo não pretende fazer uma avaliação às políticas urbanas que têm vindo a ser promovidas pelos quadros comunitários de apoio. Pretende sim perceber as mudanças de paradigma que aconteceram nestas temáticas entre o QREN e o Portugal 2020, onde se insere a nossa temática de estudo.

#### 3.1. QREN 2007-2013

O QREN procurou aplicar as diretrizes da política comunitária em matéria de coesão económica, social e territorial em Portugal no período de 2007-2013. Com um valor total de financiamento de 21,5 Milhões de euros, teve entre as suas prioridades estratégicas o objetivo de **“Assegurar a Qualificação do Território e das Cidades**, através de ganhos ambientais, do melhor ordenamento do território, da prevenção de riscos e de melhoria da conectividade do território, consolidando o reforço do sistema urbano, tendo presente a vontade de reduzir assimetrias regionais de desenvolvimento.” (MAOTDR, 2007: 57). Inserindo-se o tema de trabalho no contexto dos problemas urbanos, importa perceber como esta matéria tem sido entendida no âmbito das políticas comunitárias.

O QREN dedica uma Agenda à Valorização do Território, tendo como principais objetivos dotar o país e as suas regiões de privilegiadas condições de atratividade para o investimento produtivo e de melhores condições de vida para as populações. Abrangendo intervenções infraestruturais e da qualificação de equipamentos essenciais à qualificação dos territórios e ao reforço da coesão económica, social e territorial do país. Sendo que as principais intervenções que se contextualizam nesta área enquadram-se na política de cidades, importante instrumento de gestão das cidades portuguesas assim como em processos de mudança urbana. Contempla ainda redes de infraestruturas e equipamentos para uma maior coesão territorial e social no país.

Neste sentido e de forma a dotar as cidades de renovadas infraestruturas e contribuindo para a concretização do objetivo primordial de toda a estratégia europeia de coesão Socioterritorial, é estabelecida a Política de Cidades – POLIS XXI. Política que procura superar as debilidades do sistema urbano nacional e transformar as cidades em motores do desenvolvimento das regiões e do País. Assim, os seus objetivos operativos passam por:

|  |  |
|--|--|
| <b>Qualificar e Integrar os Espaços da Cidade</b>                      | <b>Fortalecer e Diferenciar o Capital Humano, Institucional, Cultural e Económico de Cada Cidade</b> |
| <b>Qualificar e Intensificar a Integração de Cada Cidade na Região</b> | <b>Inovar nas Soluções para a Qualificação Urbana</b>  |

**Quadro 2-** Objetivos Operativos da Política de Cidades – POLIS XXI**Fonte:** MAOTDR, 2008: 2

A intenção destas diretrizes de intervenção passam por dar o protagonismo devido às cidades e aglomerados urbanos que exerçam influência sobre os territórios adjacentes, na intenção de que estas sejam pólos centrais de competitividade e coesão regional. Nesta intenção, o QREN dirige as tipologias de intervenção inerentes aos centros urbanos estruturantes do modelo territorial definido no Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território (PNPOT) e operacionalizado pelos Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT). A Política de Cidades-Polis XXI surge assim como um dos principais mecanismos estratégicos em matéria de ordenamento do território e cidades em Portugal. Como uma política dinamizadora de um modelo de desenvolvimento, baseado no “(...) conhecimento e da inovação pressupõe uma sólida base urbana e exige às cidades uma elevada qualificação das suas funções e uma forte capacidade de fixação e atração de pessoas qualificadas e de atividades inovadoras.” (MAOTDR, 2008: 3). Mas não tem atuado no território de forma autónoma, já que em articulação com o POLIS XXI têm surgido “Investimentos significativos na melhoria da qualidade do ambiente urbano em Portugal, nomeadamente através do Programa Operacional do Ambiente (POA) e dos Programas Operacionais Regionais (POR), num quadro de cooperação e parcerias a diferentes níveis institucionais, especialmente entre a União Europeia, o Governo e as Autarquias Locais.” (Queirós e Vale, 2005: 1).

Para a concretização dos 4 objetivos acima mencionados são definidas 3 dimensões de análise na cidade: **Regeneração Urbana**, **Integração Regional** e **Competitividade/Diferenciação** que no âmbito dos PO do QREN 2007-2013 foram afetados mais de mil milhões de euros de FEDER para apoiar projetos assentem pelo menos num dos 4 instrumentos de intervenção do POLIS XXI (MAOTDR, 2008: 4):

- 1- **Parcerias para a Regeneração Urbana;**
- 2- **Redes Urbanas para a Competitividade e Inovação;**
- 3- **Ações Inovadoras para o Desenvolvimento Urbano;**



#### **4- Equipamentos Estruturantes do Sistema Urbano Nacional.**

Estes instrumentos inseridos nos Programas Operacionais Regionais (POR) e no Programa Operacional Temático de Valorização do Território (POVT) e que são financiados por estes, preveem ainda no caso dos instrumentos 1 e 3, programas financeiros como o PROHABITA e o PROREABILITA. Instrumentos que se adequam a uma grande diversidade de territórios que ao contrário de POLIS XXI anteriores, pretende “(...) dar enfoque à promoção de redes territoriais e à construção de visões estratégicas supralocais partilhadas e de longo prazo, bem como de operações realizadas em parceria entre agentes públicos e privados e em cooperação intermunicipal, estruturadas em torno dos sistemas urbanos sub-regionais e da capacidade de inovação urbana.” (DGOTDU, 2016). Sendo o foco da cooperação pública e privada o grande diferencial desta política até então impensável, já que o ator público constituía o único interveniente nos problemas urbanos. Esta estratégia pretendeu modificar essa premissa e chamar os agentes privados, que muitas vezes se apoderam do espaço público, na requalificação do mesmo. Os territórios que se privilegiaram neste contexto dividem-se em três dimensões: os espaços intraurbanos específicos como é caso os centros históricos; cidades-região que mantêm relações de dependência com a rede de espaços urbanos da sua região e até com áreas rurais; e por fim foca-se as cidades que constituem nós de redes de inovação e competitividade de âmbito nacional ou internacional, já que as cidades ou redes de atores da mesma cidade constituem pólos de afirmação de conhecimento e criatividade do país.

Em complementaridade aos instrumentos específicos do POLIS XXI, de modo a garantir o sucesso e adequação das operações integradas de desenvolvimento urbano, pretendeu-se articular intervenções com os instrumentos do POLIS XXI no âmbito da inclusão social, entendido como fator a privilegiar no Programa Operacional Temático Potencial Humano. Assim como a criação de um sistema de incentivos às atividades económicas que constituem um fator de atração aos meios urbanos, beneficiando assim o desenvolvimento urbano. Como outra forma de dar resposta aos problemas das urbes e estimular a reabilitação do edificado surgem o PROREABILITA, RECRIA, RECRIPH, SOLARH e REHABITA, programas financeiros de apoio à reabilitação a fundo perdido concedidos pelo IHRU (MAOTDR, 2008: 7). Para a conectividade com a iniciativa pública, conta-se com fundos de desenvolvimento urbano como é o caso do fundo JESSICA que pressupõe uma estratégia de atuação integrada, mobilizadora de capitais públicos e privados que estabelece programas de reabilitação do parque habitacional

privado e público, como os municípios que devem ter uma atuação ativa na reabilitação do espaço e infraestruturas de uso público, com o objetivo global de sustentabilidade dos sistemas urbanos. A iniciativa Bairros Críticos surge igualmente como uma forma de promover a coesão social das cidades portuguesas em territórios-problema que apresentam carências multisectoriais, como “(...) em três bairros das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto: Cova da Moura (Amadora - AML), Lagarteiro (Porto - AMP) e Vale da Amoreira (Moita - AML), num investimento total de 10,3 milhões de euros.” (DGOTDU, 2015). Iniciativa que tentou igualmente criar programas de atuação integrada na requalificação urbana, mas que nestes casos têm como maior desafio a dimensão social que requer uma intervenção complexa junto da comunidade de cada bairro.

### 3.2. Política Atual: Portugal 2020

Uma vez que o presente trabalho consiste numa proposta de intervenção urbana num dado território é pertinente que se explore o contexto em que o mesmo se pode inserir, no âmbito dos instrumentos da política comunitária de desenvolvimento económico, social e territorial a promover entre 2014 e 2020. Nesse sentido, o acordo de parceria entre Portugal e a Comissão Europeia estabelece um quadro de apoio assente em pressupostos europeus de tornar a economia da união mais inteligente, sustentável e inclusiva. Prioridades que a **Estratégia Europa 2020** estabelece como visão de crescimento a 10 anos, pretendendo não só a recuperação económica como colmatar o deficiente modelo de crescimento. Criando condições de maior sustentabilidade, baseada no conhecimento e na inovação; na economia eficiente na utilização de recursos, mais ecológica e competitiva, assim como numa economia com níveis elevados de emprego que assegure a coesão social e territorial. (CE, 2010: 5)

Estas prioridades revelam grande abrangência perante os problemas que a UE enfrenta, uma vez que vai ao encontro dos objetivos que a CE propõe até 2020 (CE, 2010: 5):

- ✓ **Emprego:** Aumentar para 75% a taxa de emprego na faixa etária dos 20-64 anos.
- ✓ **I&D:** Aumentar para 3% do PIB o investimento da UE em I&D.
- ✓ **Alterações Climáticas e Sustentabilidade Energética:**
  - Reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em 20%;

- Obter 20% da energia a partir de fontes renováveis;
- Aumentar em 20% a eficiência energética.
- ✓ **Educação:** A taxa de abandono escolar precoce deve ser inferior a 10 % e pelo menos 40 % da geração mais jovem deve dispor de um diploma de ensino superior.
- ✓ **Luta Contra a Pobreza e Exclusão Social:** Reduzir em 20 milhões o número de pessoas em risco ou em situação de pobreza/exclusão social.

A UE pressupõem que cada estado-membro adote, com base nestas diretrizes, estratégias próprias e adequadas às realidades dos seus territórios estabelecendo objetivos e trajetórias distintas entre si mas numa visão global pautada por estes elementos de desenvolvimento. Assim, procura-se direcionar as políticas a adotar pelos estados membros no objetivo unificador da Europa no que diz respeito às políticas de crescimento. Esta política europeia com alcance a 2020 deve pensar e agir em duas dimensões, a dimensão do conjunto de estados membros que trabalham numa trajetória única e numa segunda dimensão que passa pela atuação individual de cada país visando o seu crescimento alicerçado na estratégia europeia. A CE sustenta que apesar da diversidade de territórios e dinâmicas em cada estado “O investimento na investigação e desenvolvimento, bem como na inovação, na educação e em tecnologias eficientes em termos de recursos beneficiará tanto os sectores tradicionais e as zonas rurais como as economias altamente qualificadas e baseadas nos serviços.” (CE, 2010: 14).

Uma vez que um dos objetivos de trabalho passa pelo enquadramento conjugado da RU com a eficiência energética, no caso da estratégia Europa 2020, o tema abordado enquadra-se na política de **Crescimento Sustentável**. Política que visa “(...) promover uma economia mais eficaz em termos de recursos, mais ecológica e mais competitiva.” (CE, 2010: 17). Deixando de estar tão dependente das oscilações do mercado de combustíveis e da utilização massiva dos recursos naturais, que são finitos e não garantem a sustentabilidade da sua utilização. Este protagonismo da sustentabilidade no crescimento europeu pretende ainda aumentar em 20% a eficiência energética, aumento preconizado em diversos sectores incluindo a habitação e é aqui que o nosso projeto se enquadra. Uma vez que se pretende aplicar, num dado território em processo de RU, dinâmicas que promovam a eficiência energética, e indo ao encontro dos objetivos europeus de redução das emissões de gases com efeito de estufa, assim como aumentar a obtenção de energia a partir de fontes renováveis.

- **Portugal 2020**

De modo a dar seguimento aos desígnios expressos na estratégia Europa 2020, é acordado o 5º quadro comunitário de apoio, o Portugal 2020 que conta com a participação de 5 fundos europeus: FEDER, Fundo de Coesão, FSE, FEADER e FEAMP. Dotar o território português de capacidades para cumprir os desígnios de crescimento inteligente, inclusivo e sustentável é o que se pretende, em complementaridade com toda a Europa. Ora, como nos diz Alves (2002: 2) “O desenvolvimento territorial assume uma "estratégia de integração e ação multissetorial" - e para promover o desenvolvimento dos territórios, a territorialização das políticas não é suficiente.” Ou seja, esse crescimento só será possível se houver uma preocupação de olhar a base local em que as políticas operacionais ou sectoriais se inserem, sendo necessário que se garanta eficácia e eficiência das medidas e instrumentos a aplicar numa lógica de cooperação e transversalidade territorial.

Portugal recebe 25 Mil Milhões de euros a ser aplicados na concretização dos quatro temas prioritários:

- **Competitividade e Internacionalização**
- **Inclusão Social e Emprego**
- **Capital Humano**
- **Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos**

É ainda objetivo proceder á reforma da administração pública e a territorialização das intervenções numa tentativa de reduzir as assimetrias regionais e potenciar virtudes e recursos próprios.

Neste quadro comunitário para atribuição dos fundos europeus de investimento foram estabelecidas 3 categorias de regiões, que no caso de Portugal classifica as regiões Norte, Centro, Alentejo e a Região Autónoma dos Açores na categoria Regiões Menos Desenvolvidas, significando que a taxa de cofinanciamento pelos fundos estabelecidos é de 85%. Na categoria de Região em Transição apenas se encontra o Algarve, com uma taxa de cofinanciamento nos 80%. Enquanto as Regiões consideradas Mais Desenvolvidas, no caso Lisboa e a Região Autónoma da Madeira, são financiadas com 50% (Lisboa) e 85% (RAM) dos fundos. Ou seja, Lisboa é a região que menor comparticipação adquire uma vez que já não é considerada uma região objetivo 1 (ADC, 2014: 10). Esta categorização regional atribui maior elegibilidade na atribuição de fundos comunitários às regiões menos desenvolvidas, constitui uma forma encontrada no

Portugal 2020 de promover mais iniciativas comunitárias de desenvolvimento em regiões que ainda apresentam bastantes carências de desenvolvimento. A região de Lisboa, onde se insere o nosso território de estudo, é aquela que adquire menor financiamento comunitário, mas mesmo assim recebe 3,3% da dotação orçamental do Portugal 2020 para o seu PO, através do FEDER e do FSE. Por via desta categorização de elegibilidade orçamental perante os PO temáticos, Lisboa apenas é contemplada na dotação ao POSEUR (Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos), já que constitui uma temática nova e emergente nas prioridades europeias.

Programa que prevê um crescimento baseado numa economia competitiva e sustentável com prioridades no combate às alterações climáticas, energia limpa e numa ótica de eficiência e competitividade. De acordo com o programa operacional estabelecido em 2014, o financiamento desta prioridade é da responsabilidade do fundo de coesão e conta com 2.253 Mil Milhões de Euros. Os seus objetivos temáticos passam pelo reforço da transição para uma economia com baixas emissões de carbono, promoção da adaptação às alterações climáticas e a gestão e prevenção de riscos, e finalmente numa missão de proteger o ambiente tanto a nível dos resíduos, águas, biodiversidade, passivos ambientais e sobre o ambiente urbano. Dando origem a um modelo de desenvolvimento sustentado em 3 eixos de atuação:

|   |
|---|
| <b><u>Eixo 1</u></b> - Apoiar a Transição para uma Economia com Baixas Emissões de Carbono em Todos os Sectores |
| <b><u>Eixo 2</u></b> – Promover a Adaptação às Alterações Climáticas e a Gestão e Prevenção de Riscos           |
| <b><u>Eixo 3</u></b> – Proteger o Ambiente e Promover a Eficiência na Utilização dos Recursos                   |

**Quadro 3-** Os 3 Eixos de Atuação do POSEUR

**Fonte:** POSEUR, 2014: 5

Os eixos de atuação englobam intrinsecamente prioridades de investimento que devem dar resposta aos problemas inibidores do crescimento inteligente, inclusivo e sustentado pretendido para o horizonte 2020. Sendo o eixo 1 com uma dotação comunitária de 757 milhões de euros, que apresenta maior ênfase no que diz respeito à promoção da eficiência energética no sector da habitação e que tem intenção de intervir nos problemas urbanos, sendo aquele que se explorará em maior atenção. Assim, reitera a ADC (2014: 47) que o Portugal 2020 confere “Relevância dos processos de regeneração e revitalização urbana nos principais nós estruturantes do sistema urbano nacional para a política e o desenvolvimento urbano.” Este processo de desenvolvimento urbano deve adaptar-se às grandes mudanças globais em curso, no domínio da energia, das alterações

climáticas e do uso, que se quer mais eficiente num processo de ajustamento macroeconómico. Da mesma forma que se deve efetivar progressos relevantes no desempenho de Portugal no domínio da sustentabilidade e eficiência no uso de recursos utilizados nos processos de transformação urbana. Nesse sentido, torna-se pertinente apresentar os objetivos específicos para a concretização das metas desejáveis até 2023 no eixo 1, são eles:

|  |
|--|
| 1.Fomento da produção e distribuição de energia proveniente de fontes renováveis, que tem como objetivo específico a diversificação das fontes de abastecimento energético de origem renovável, aproveitando o potencial energético endógeno, garantindo a ligação das instalações produtoras à rede, o que reduz a dependência energética;  |
| 2.Apoio à eficiência energética, à gestão inteligente da energia e à utilização das energias renováveis nas infraestruturas públicas, nomeadamente nos edifícios públicos e no setor da habitação. Esta prioridade de investimento apresenta 2 objetivos específicos que se prendem com o aumento da eficiência energética nas infraestruturas públicas da administração central do estado, assim como o aumento da eficiência energética no setor habitacional; |
| 3.Desenvolvimento e implantação de sistemas de distribuição inteligente que operem a níveis de baixa e média tensão, que por sua vez tem objetivo de potenciar o aumento da eficiência energética através do desenvolvimento de redes inteligentes que permitam dotar os consumidores da informação e ferramentas necessárias, criar sinergias tendo em vista a redução de custos;   |
| 4.Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável que apresenta objetivos de apoiar a implementação de medidas de eficiência energética e racionalização dos consumos nos transportes, assim como apoiar a promoção da utilização de transportes ecológicos sustentáveis.  |

**Quadro 4-** Prioridades de Investimento e Objetivos Específicos - Eixo 1 do

POSEUR

**Fonte:** POSEUR, 2014: 8

Importa ainda referir que o eixo 3 dedica uma das suas prioridades de investimento à melhoria do ambiente urbano, já que algumas situações tornam-se conflituantes com a promoção da eficiência no uso de recursos, de modo a “ (...) a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído com o objetivo de recuperação de passivos ambientais localizados em antigas unidades industriais, mitigando os seus efeitos sobre o ambiente.” (POSEUR, 2014: 20). Percebe-se assim que o grande foco é dedicado à promoção da eficiência energética, nomeadamente através de boas práticas que diminuam a dependência dos combustíveis fósseis e que tornem mais sustentável o espaço urbano. Estes processos de revitalização ou reabilitação urbana aparecem assim como uma solução e alternativa á de abundância

e despesismo na utilização e apropriação do solo, infraestruturas ou do espaço urbano. Visão que não é de todo admitida na retórica da nova política comunitária no horizonte de 2020, já que o crescimento preconizado pretende fomentar estratégias sustentáveis de desenvolvimento urbano sendo por isso de todo o interesse para este trabalho explorar as prioridades deste PO e enquadrá-las com o tema em estudo da reabilitação urbana e como esta deve ser potenciada através da eficiência energética nas áreas urbanas em transformação. Neste contexto, o POSEUR no seu **eixo 1** pretende contribuir “(...) para o aumento da competitividade da economia nacional e para a redução da dependência energética (...)” (POSEUR, 2014: 5) através da concretização de 2 planos dedicados à promoção do crescimento sustentável do país:

| <b>Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética (PNAEE)</b> | <b>Plano Nacional de Ação para as Energias Renováveis (PNAER)</b> |
|--|---|
|--|---|

**Quadro 5-** Planos Dedicados à Promoção do Crescimento Sustentável

**Fonte:** POSEUR, 2014: 5

Na tentativa de promover a utilização de energia a partir de fontes de energia renováveis e a adoção de medidas de melhoria da eficiência energética foram aprovados estes dois planos de nível nacional. Sendo nosso objeto de estudo a promoção da eficiência energética, o maior ênfase será dedicado a essa matéria. Como já vimos a meta da Europa nesta matéria passa por aumentar em 20 % a eficiência energética, o que traduz igualmente a diminuição do consumo de energias primárias até 2020. Objetivo que o PNAEE também reitera, uma vez que reforça esse objetivo “(...) para 25%, tendo ainda sido estabelecida uma meta específica de 30%, para a Administração Pública.” (AP, 2014: 63). Na intenção de alcançar estes objetivos pretende-se tomar medidas energeticamente mais eficientes nos transportes, no sector residencial, serviços, indústria, estado, ou seja, sectores onde o peso do consumo energético é muito elevado, assim como na mudança do comportamento dos cidadãos, que deve ser dissuasora de grandes consumos energéticos. “A execução na íntegra do PNAEE terá o mérito de promover o cumprimento dos objetivos do próprio Plano, assim como os objetivos assumidos no âmbito do PNAER 2020, designadamente 31% de incorporação de Fontes de Energia Renováveis (FER) no consumo final bruto de energia e 10% de FER no setor dos transportes.” (AP, 2014: 64). Os esforços do PANEE terão assim maior foco nos seguintes sectores:

|  |   |
|--|---|
| Reforço da redução de consumos energéticos na administração pública: Edifícios, equipamentos e iluminação pública, para a qual existe um objetivo específico de redução de 30% (ECO.AP - Modelo ESCO). | Promoção da eficiência energética ao nível residencial, de serviços, na indústria, na agricultura e dos comportamentos. |
| Promoção de eficiência energética no setor dos transportes.  | Diversificação de fontes de energia, visando a promoção de fontes de energia mais eficientes e mais limpas.             |

**Quadro 6-** Sectores Prioritários para o PANEE

**Fonte:** Acordo de

Parceria (2014) - Portugal 2020

Percebe-se nas prioridades acima mencionadas que os elementos constituintes do espaço urbano como os edifícios, equipamentos, iluminação pública e até mesmo os transportes que atuam maioritariamente nos espaços urbanos constituem desafios para a atuação do PANEE. O sector residencial tem tanta importância na promoção da eficiência energética que em termos sectoriais é o sector residencial e de serviços que apresentam a maior meta na contribuição de energia primária poupada para 2020, 1.098.072 tep. No caso do PNAER, a maior aposta está na mudança de investimento para sistemas mais inteligentes, baseados em energias renováveis. Portugal neste sector ainda se encontra muito aquém do que a Europa deseja, uma vez que na incorporação de energias renováveis para consumo apenas apresentou em 2012 a percentagem de 24,6% e a meta estabelecida até 2020 situa-se nos 31% (AP, 2014: 64). Ora este constitui um desafio para uma sociedade que ainda não se encontra totalmente sensibilizada para esta matéria e a que o nosso trabalho dará uma atenção especial na definição da estratégia para a área de estudo.

No que diz respeito ao PO Regional de Lisboa em consonância com o POSEUR dedica um dos seus eixos prioritários ao apoio na transição da economia em todos os setores em matéria de diminuição do teor de carbono. Ora, no caso da região de Lisboa o FEDER, fundo de financiamento deste PO, apenas contempla as prioridades de investimento dedicadas às empresas e às infraestruturas públicas, como os edifícios públicos e o setor habitacional. O financiamento total dedicado a estas duas prioridades é de 110 milhões de euros, em que apenas 50% deste valor é de apoio comunitário, enquanto o restante é de contrapartida nacional. Prioridades mencionadas no quadro abaixo:



|        |  |       |
|--------|--|-------|
| EP 3   | Apoiar a transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os setores  |       |
| OT4    | Apoio à transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os setores   |       |
| PI 4.2 | Promoção da eficiência energética e da utilização das energias renováveis nas empresas   | FEDER |
| PI 4.3 | Apoio à eficiência energética, à gestão inteligente da energia e à utilização das energias renováveis nas infraestruturas públicas, nomeadamente nos edifícios públicos e no setor da habitação. | FEDER |

**Quadro 7-** Prioridades de Apoio na Transição da Economia em Matéria de Diminuição do Teor de Carbono **Fonte:** Lisboa 2020, 2014

Sendo a prioridade de investimento 4.3 aquela que nos importa destacar pelo enquadramento que tem no nosso tema de trabalho é de destacar as ações com potencial de serem contempladas pelo financiamento em causa. No caso das infraestruturas públicas serão apoiadas “Ações que visem a eficiência energética nas infraestruturas públicas da administração regional e local.” (Lisboa 2020, 2014: 27). Como auditorias energéticas que afirmam formas de racionalização de consumos de energia a serem aplicadas nessas infraestruturas auditadas, apoios no investimento em equipamento eco eficientes na iluminação pública ou noutros equipamentos, como “integração de água quente solar, incorporação de microgeração, isolamento térmico dos edifícios através de intervenções em fachadas e coberturas.” (Lisboa 2020, 2014: 27). No caso do setor da habitação, as ações a serem apoiadas financeiramente devem visar “(...) a eficiência e diversificação energética em edifícios de habitação social.” (Lisboa 2020, 2014: 27). Ora logo aqui se entende que este financiamento não será dedicado ao edificado particular, somente a ações dirigidas a edifícios de habitação social, com auditorias energéticas de modo a planear a racionalização dos consumos de energias, “Investimentos para integração de água quente solar, incorporação de microgeração, iluminação eficiente, janelas eficientes, isolamento eficiente, calor verde e equipamento solar térmico residencial.” (Lisboa 2020, 2014: 27). Ou ainda ações para produção energética e ações de sensibilização á população de modo a melhorar os seus comportamentos nesta matéria. Os beneficiários deste financiamento comunitário passam por entidades da administração regional e local, assim como organismos de gestão de fundos e instrumentos financeiros como o IHRU, situação que será explicada mais á frente.

Ainda no âmbito do quadro 2020, através do POSEUR e dos PO regionais, na intenção de inverter a política anterior de infraestruturização massiva, torna-se visível a necessidade de uma abordagem direcionada ao desenvolvimento urbano sustentável em Portugal. Por consequência a coesão territorial e social são objetivos primordiais do novo

quadro de apoio. Surgindo a estratégia Cidades Sustentáveis 2020 (CS), aprovada na RCM nº61/2015 que procura efetivar um modelo de sustentabilidade urbana “(...) centrado na reabilitação e regeneração dos territórios existentes, na contenção dos perímetros urbanos e na promoção de uma estruturação territorial policêntrica; onde importa criar condições para que as cidades portuguesas ganhem escala e competitividade no reforço, crescimento e internacionalização da economia portuguesa.” (CS, 2015: 5). Ora é nesta estratégia que a RU ganha o grande protagonismo e figura como uma das formas de responder às necessidades de reestruturar do tecido urbano, no sentido de fortalecer e consolidar os espaços urbanos através do envolvimento ativo dos agentes territoriais.

A cidade contemporânea é hoje palco de dinâmicas diferentes do ponto de vista demográfico e funcional e esta nova estratégia de sustentabilidade urbana tem de dar resposta às novas necessidades da população, sem esquecer a prioridade de reestruturação urbana eficiente e equilibrada. De modo a tornar a cidade em agente ativo da estrutura urbana e na promoção dos princípios de competitividade, territorialização de políticas, coordenação entre agentes locais e regionais e á coesão nacional baseada na sustentabilidade ambiental, foi estabelecido um quadro estratégico prioritário composto por 4 eixos alicerçados nestes princípios. É de referir que a estratégia Cidades Sustentáveis 2020 deve ser vista pelos municípios como um quadro orientador das suas próprias políticas, uma vez que as cidades devem trabalhar uma lógica de adequação aos seus problemas territoriais específicos, no sentido de consolidar o espaço da cidade na sua dimensão intraurbana, na cidade-região ou na dimensão interurbana. Em contextualização ao nosso tema é o eixo 2 que temos de destacar:

**Eixo 2 – Sustentabilidade & Eficiência**

- Regeneração e Reabilitação Urbana
- Habitação
- Ambiente Urbano
- Baixo Carbono
- Alterações Climáticas e Riscos
- Integração Urbano-rural

**Quadro 8** – Eixo 2 da Estratégia Cidades Sustentáveis 2020

**Fonte:** CS, 2015

Neste eixo é notória a importância dada aos processos de transformação dos espaços urbanos, como é o caso da RU para a concretização do objetivo sumário de desenvolvimento urbano sustentável. Ora, no eixo estratégico 2 dedicado á

sustentabilidade e eficiência são privilegiadas medidas que tentam contribuir para a transformação dos espaços urbanos, através da regeneração e reabilitação, ou seja enquadra o nosso objeto de estudo, segundo a CS (2015: 22), como uma forma de conter a expansão urbana estruturando o espaço de modo a reabilitar habitações nos perímetros urbanos mais antigos e promovendo a ocupação dos vazios urbanos existentes. No sentido de “Promover ações de reabilitação urbana nos centros históricos e em áreas urbanas e periurbanas com carências multidimensionais, fomentando a recuperação, beneficiação e reconstrução do edificado, a requalificação e reconversão de zonas industriais abandonadas e a qualificação do espaço público e das infraestruturas, garantindo condições de conservação, segurança, salubridade, estética, paisagem e ambiente.” (CS, 2015: 22). A atuação transversal na habitação, indústrias, infraestruturas e espaço público concorre da intensão de valorização territorial, não só na dimensão física de embelezamento mas também na diversificação funcional, revitalização económica, social, cultural e ambiental no alcançar do paradigma da coesão territorial baseada na sustentabilidade e eficiência no uso de recursos que tanto se quer concretizar.

A intervenção a promover na habitação constitui outro ponto de enquadramento ao nosso trabalho, uma vez que é também intenção da CS (2015: 22) “(...) dinamizar o mercado de arrendamento, privilegiando intervenções no parque habitacional já existente (...)”. Objetivo que uma estratégia de RU deve ter em consideração quando delimita uma ARU, uma vez que esta constitui uma forma de atrair aqueles que pretendem arrendar uma habitação em condições sem sair de um aglomerado urbano. Assim como a oferta de habitação social a valores controlados não pode ser descorada uma vez que a sustentabilidade do sistema urbano também passa pela erradicação das situações de alojamentos precários. Estas preocupações incluem no interesse do nosso trabalho medidas de qualificação do ambiente urbano que fomentam a qualificação de espaços exteriores, incremento da eficiência no modelo de desenvolvimento urbano, mobilidades suaves e melhoria do sistema acústico dos edifícios e espaços públicos.

No que diz respeito á intenção de reduzir as emissões de carbono e combater as alterações climáticas, a estratégia CS 2020 vê nas cidades e nos seus agentes, incluindo o sector residencial, empresarial e público, meios de:

**“Reduzir a intensidade energética das cidades, assumindo respostas diferenciadas de gestão da procura, redução do consumo e promoção da eficiência energética dos distintos agentes urbanos (...)” CS (2015: 24)**

Outra forma de aproveitamento preferencial dos recursos endógenos e eficiência na mobilidade urbana, seria por via dos transportes coletivos de passageiros de modo a despromover o transporte individual motorizado baseado na utilização de combustíveis fósseis, e na intenção de “Estimular a mobilidade sustentável nos processos de regeneração urbana, promovendo a diversificação da oferta de proximidade, a atratividade das áreas urbanas com bons níveis de acessibilidade, as respostas de mobilidade dirigidas a crianças, jovens, famílias e idosos, a logística urbana residencial, comercial, empresarial e industrial e a reestruturação do espaço canal em favor do transporte coletivo e da segura mobilidade suave e condicionada.” (CS, 2015: 24).

O último estímulo em que o eixo 2 se debruça é a integração urbano-rural, o que tendo em conta as características do município de Loures e especificamente o nosso caso de estudo, torna-se pertinente na intervenção urbana a ser estudada. A índole rural do território de Loures marcadamente visível, estimula o objetivo de interação entre áreas urbanas com as periferias mais rurais numa lógica de complementaridade das suas valências, trabalhando para a tão desejada coesão territorial que alavancará o desenvolvimento sustentado de todo o município.

### 3.3. Fundos e Programas de Financiamento dedicados às Temáticas em Estudo

Para a operacionalização das diretrizes do Portugal 2020 têm surgido diversos instrumentos financeiros e programas dedicados à temática da habitação, inclusive em confluência com o objetivo de aumento da eficiência energética e introdução das energias renováveis nas dinâmicas de transformação do espaço urbano e na mobilidade urbana sustentável. Numa dotação total de 2000 M€, os fundos do Portugal 2020 destinados a estas matérias estão associados ao POSEUR e aos PO Regionais do continente. Dotação destinada especificamente em matéria de eficiência energética e RU, na intenção de promover a melhoria da habitabilidade do edificado existente e reduzir a fatura energética, tanto no sector empresarial, habitação particular ou administração pública. Sendo as dotações previstas, as seguintes:

| Fonte  | Reabilitação urbana | Eficiência energética |
|--|---------------------|-----------------------|
| POSEUR – Eficiência energética habitação particular          | 40 M€               | 160 M€                |
| POSEUR – Eficiência energética Administração Pública Central |                     | 55 M€                 |
| POR – Eficiência energética empresas                         |                     | 97 M€                 |
| POR - Eficiência energética Administração Pública Local      |                     | 54 M€                 |
| POR - Reabilitação urbana                                    | 207 M€              |                       |
| <b>Total</b>   | <b>247 M€</b>       | <b>366 M€</b>         |

**Quadro 9-** Dotações Previstas em Instrumento Financeiro **Fonte:** MAOTE<sup>1</sup>, 2015

Neste quadro percebe-se o grande enfoque que a eficiência energética tem termos de financiamento, uma vez que tem afetos 366 M€ enquanto a RU apresenta um financiamento total de 247 M€. Estes financiamentos podem constituir um efeito alavanca “(...) resultante da articulação deste financiamento com fundos do BEI e da banca de retalho, um volume de financiamento de cerca de 3000 M€, até 2020, nas áreas da eficiência energética e reabilitação urbana.” (MAOTE<sup>2</sup>, 2015: 1). O valor mais elevado no financiamento dedicado á promoção da eficiência energética para a habitação particular e complementarmente á RU comprova a importância dada á reabilitação do edificado, na concretização simultânea do objetivo da introdução da eficiência energética nas estruturas urbanas. São também relevantes as dotações á eficiência energética no que diz respeito á “(...) utilização de energias renováveis para autoconsumo na administração central e local e à promoção da eficiência nas habitações particulares, onde privilegiam-se os projetos destinados ao edificado existente com pior desempenho energético e que promovam a redução do consumo de energia em pelo menos 15% e ao aumento de pelo menos dois níveis no certificado de desempenho energético.” (MAOTE<sup>2</sup>, 2015: 1).

E no que se refere à RU, que em 2015 já representou 25% dos fogos concluídos no país, esta nova política de financiamento “(...) pretende potenciar a reabilitação integral dos edifícios com idade igual ou superior a 30 anos, ou, no caso de idade inferior, que demonstrem um nível de conservação igual ou inferior a dois. O instrumento financeiro destina-se também ao espaço público, desde que surja associado a ações de reabilitação do conjunto edificado, e aos espaços e unidades industriais abandonadas com vista à sua reconversão.” (MAOTE<sup>2</sup>, 2015: 1). Ora é neste contexto de reabilitação

integrada que se pretende desenvolver a estratégia de reabilitação para a área de estudo. A qual pretende qualificar o edificado existente, em avançado estado de degradação e ao mesmo tempo ir ao encontro dos desígnios do Portugal 2020, que temos vindo a esclarecer. Encontrando-se tal projeto em total condição de constituir um dos projetos de intervenção que podem estar contemplados nestes quadros de financiamento.

A ambição é grande no que diz respeito às metas que o governo pretende alcançar em termos de RU e eficiência energética, já que até 2030, a RU “deverá representar 23% do volume de negócios do setor da construção e o consumo energético na habitação de particulares e da administração pública deverá ser menor em 30%, por via da eficiência energética.” (MAOT<sup>2</sup>, 2015: 2). Para o alcance destas metas e ir ao encontro dos desafios que a Estratégia Nacional da Habitação pretende que a RU tenha nas áreas urbanas, como atrair investimentos para a recuperação do parque edificado, promovendo as condições de alojamento e dinamizando o mercado do arrendamento. Nesse sentido, o organismo de gestão dos instrumentos financeiros dedicados às políticas habitacionais do Portugal 2020, o Instituto de Habitação e da Reabilitação Urbana (IHRU) enaltece programas e incentivos de âmbito nacional como o Regime Excecional dedicado à RU, o FNRE - Fundo Nacional de Reabilitação do Edificado, o IFRRU – Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbanas ou ainda o programa Reabitar para Arrendar.

### **3.3.1. Regime Excecional de Reabilitação Urbana (RERU)**

Aprovado pelo DL N°53/2014, este regime tem o intuito de facilitar as intervenções de RU em detrimento da nova construção. Como redigido no art. 1º, é de duração temporária e é somente aplicado “(...) à reabilitação de edifícios ou de frações, cuja construção tenha sido concluída há pelo menos 30 anos ou localizados em áreas de reabilitação urbana, sempre que se destinem a ser afetos total ou predominantemente ao uso habitacional.” Ora é evidente que os seus objetos de intervenção primordial passam pelos espaços urbanos mais antigos e que consequentemente se devem apresentar mais degradados, mas também pode abranger frações incluídas em ARU. O MAOTE estima que este regime trará uma redução do custo da RU em mais de 30% e será uma forma de qualificar áreas centrais carenciadas e obsoletas, de modo a devolver uma centralidade de qualidade às cidades. É também enaltecida no art. 6º a importância de privilegiar a eficiência energética e a qualidade térmica nas intervenções de RU, mas salvaguarda que estes requisitos podem ser dispensados quando a sua aplicação apresentar incompatibilidades com as características do edificado.

### **3.3.2. Fundo Nacional de Reabilitação do Edificado (FNRE)**

Apresentado na Semana da Reabilitação Urbana de Lisboa, este fundo de âmbito nacional enquadra-se “numa Política Nacional de Regeneração Urbana e numa Nova Geração de Políticas de Habitação, que pretende envolver entidades públicas e o setor privado no processo de reabilitação do edificado e na dinamização do setor do arrendamento habitacional” reiterou o ministro da tutela (MAOTE, 2016). Considerado o “Fundo-Chapéu” com um conjunto de objetivos da política pública perspetivada até 2020 que passam pela tentativa de tornar a RU numa alternativa eficaz na dinamização e repovoamento dos centros urbanos. Combatendo a degradação infraestrutural e habitacional, que ao mesmo tempo possa servir de dinamizadora do arrendamento habitacional e do comércio local, fomentados sobretudo pela atração da classe média. Sendo também uma forma de reerguer o setor da construção baseado neste nicho de negócio, criando como consequência um aumento do emprego no sector. Na apresentação deste fundo que ainda não se encontra em completa operacionalização, a meta estipulada situou-se na recuperação de 7500 fogos, e é apresentado como um “Fundo Especial de Investimento Imobiliário, (...) orientado para o desenvolvimento de projetos de reabilitação de imóveis e para a promoção do arrendamento, tendo em vista a regeneração urbana e o repovoamento dos centros urbanos.” (MAOTE, 2016).

O investimento previsto de 1400 M€ provenientes da banca e de fundos como o Fundo de Estabilidade Financeira da Segurança Social, pode gerar alguma promiscuidade no que diz respeito á utilização de fundos associados às reformas da segurança social para fins de intervenção urbana. Porém este investimento está condicionado a que haja uma garantia de rentabilidade e de baixo risco, condição que pressupõe uma gestão e supervisão pública, que estará a cargo da “Comissão do Mercado de Valores Mobiliários, a entidade que controla a bolsa de valores” reitera o ministro da tutela (MAOTE, 2016). Neste sentido as intervenções contempladas através deste fundo terão de ser acompanhadas, no sentido de garantir a rentabilidade e sustentabilidade dos investimentos aplicados, de modo a garantir a proteção dos investidores. Política de investimento público e bancário que deve alcançar “Mínimo de 60% da área reabilitada destinado ao arrendamento para habitação permanente, em condições que permitam o acesso da classe média e restante área destinada ao comércio e serviços tradicionais e a outras tipologias de habitação.” (MAOTE, 2016). Meta bastante rígida que certamente muitas intervenções não conseguirão alcançar, o que compromete a rentabilidade dos

investimentos aplicados e terá consequências para a sustentabilidade do fundo de investimento. Este fundo é aberto à participação de diferentes entidades como Entidades Públicas do Estado com a função de reabilitar o património degradado do estado; Municípios como o de Loures que podem direcionar as suas políticas habitacionais na reabilitação dos centros urbanos, no caso a sua nova estratégia de RU a ser delineada, para este fundo de investimento; Entidades do Terceiro Sector ou ainda Entidades privadas, que incluem pessoas singulares.

Porém esta comparticipação passa pela reabilitação dos imóveis pelo fundo de investimento e pela banca através da identidade gestora do fundo, que posteriormente dá a possibilidade ao proprietário de readquirir a propriedade do imóvel reabilitado. Assim parece evidente que este fundo tem como objetivo principal a rentabilidade económica e não a qualificação dos centros urbanos e melhoria das condições de habitualidade das populações, objetivo que deveria prevalecer em relação aos interesses económicos das empresas e da banca. É ainda de relevar o grande ênfase que se quer atribuir à classe média como sendo a preferencial a habitar nestes imóveis reabilitados, em detrimento de outras classes. Processo que parece implicar o desencadear de um processo de gentrificação em relação às classes mais baixas, as que caracteristicamente habitam os centros urbanos mais antigos.

### **3.3.3. Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbanas (IFRRU)**

Trata-se de um instrumento financeiro gerido pelo IHRU e que funciona como um fundo de fundos, possibilitando reunir diversas fontes de financiamento dedicadas à reabilitação e revitalização dos espaços urbanos. Para isso, conta com financiamento dos PO Regionais e do POSEUR, que nas palavras do ministro do ambiente garante “uma verba de 250 M€ que será afeta ao Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbanas”. (MAOTE, 2016). Financiamento que se destina a “operações de reabilitação e revitalização urbana, incluindo uma componente de aumento da eficiência energética da habitação para particulares.” (Despacho nº438-D/2015) Ora neste excerto mais uma vez surge a operação de RU vinculada à promoção do aumento da EE na habitação a reabilitar, o que permite a utilização de verbas associadas à componente energética exigida por via dos PO Regionais e do POSEUR. Os apoios deste instrumento têm como condição que as operações a apoiar estejam inseridas em ARU e contemplem territórios-problema, como centros urbanos de importância histórica, áreas ribeirinhas ou



espaços industriais descaracterizados e abandonados em que a operação pretenda a reconversão do espaço a novas funções.

No caso da reabilitação de edifícios é condição que estes tenham idade igual ou superior a 30 anos, ou, no caso de idade inferior, que demonstrem um nível de conservação igual ou inferior a 2 conforme redigido no DL n.º 266-B/2012. Programa que pretende dar continuidade ao programa JESSICA, de apoio ao investimento sustentável em zonas urbanas na promoção da regeneração e desenvolvimento urbano sustentável. Através de novas infraestruturas urbanas destinadas a locais com carácter patrimonial ou cultural relevante, requalificação de locais industriais abandonados, criação de novas superfícies comerciais e construção de edifícios universitários, onde a melhoria da EE deve estar presente. Ou seja, o IFRRU alicerça-se nos mesmos princípios e objetivos que o programa JESSICA contemplou no período de vigência do QREN, mas tem de forma mais acérrima o apoio á intervenção do edificado para funções de habitação, atividades económicas ou equipamentos de uso coletivo que direcionem uma preocupação real em promover a EE, a comprovar através de auditoria energética. (IHRU, 2016).

O financiamento a este instrumento é feito através de produtos financeiros, criados pela banca comercial, obrigando a que as operações a financiar pelo IFRRU tenham de “(...) demonstrar viabilidade e gerar receitas líquidas positivas suficientes para amortizar o valor do financiamento do investimento.” (IHRU, 2016). O que pode pôr em causa a execução de muitos projetos desafiantes e necessários do ponto de vista social, mas que muitas vezes não têm proveito financeiro devido á carência económica dos destinatários. Assim, perante esta condição de gerar receitas líquidas positivas torna-se demagógico o objetivo reiterado pelo IFRRU de “apoiar a revitalização física do espaço dedicado a comunidades desfavorecidas” (IHRU, 2016) já que essas intervenções possivelmente não demonstraram viabilidade financeira, tornando o grande objetivo deste apoio o lucro que a operação de RU pode significar para a banca, principal financiador do IFRRU.

### **3.3.4. Programa Reabitar para Arrendar**

Gerido igualmente pelo IHRU, este programa dedica-se essencialmente ao mercado do arrendamento em regime de rendas controladas, uma vez que “(...) financia a reabilitação de imóveis destinados a arredamento, com uma taxa fixa de 2,9% que compreende um financiamento até 90% dos custos com o investimento total.” (MAOTE<sup>2</sup>,

2015: 2). Com valores bastante atrativos, o programa “tem como objetivo o financiamento de operações de reabilitação de edifícios com idade igual ou superior a 30 anos, que após reabilitação deverão destinar-se predominantemente a fins habitacionais.” (IHRU, 2015: 1). Com uma dotação de 50 M€ de financiamento europeu, concorre em duas direções. Primeiro reabilitar o parque edificado em grande estado de degradação, uma vez que apenas contempla edifícios com idade igual ou superior a 30 anos e ao mesmo tempo pretende dotar o território português de frações habitacionais a que a população economicamente mais fragilizada possa chegar, uma vez que as operações contempladas destinam-se a arrendamentos em regime de rendas condicionadas. Podem beneficiar do apoio deste programa “Qualquer pessoa singular ou coletiva, de natureza pública ou privada, que seja proprietária do edifício ou de parte do edifício a reabilitar (...)” (IHRU, 2015: 1). Tendo o proprietário de obedecer às regras de arrendamento controlado para ter acesso ao financiamento do programa, assim como deve garantir a sustentabilidade e viabilidade da obra.

Neste sentido, parece que o Reabilitar para Arrendar é o programa mais direccionado ao apoio social no acesso á habitação, mas do ponto de vista dos proprietários é também condicionador da rentabilização financeira que estes podem fazer da sua propriedade. Tendo em conta o compromisso de crescimento inclusivo é importante que iniciativas como estas tenham presente o intuito de dar oportunidades e apoio social no sector habitacional em detrimento da sempre presente rentabilização económica, que aqui também não é posta de lado. É ainda de referir que os incentivos municipais em sede de benefícios fiscais também constituem formas de incentivar operações de RU para os proprietários, uma vez que o sucesso da operacionalização das ARU estabelecidas pelos municípios dependem essencialmente da dinamização do mercado ao nível do investimento privado, para o qual estes benefícios fiscais constituem um fator determinante na alavancagem da iniciativa privada.

O destaque que se dá nesta secção aos fundos e programas dedicados á RU e também á EE pretende demonstrar como o novo quadro de apoio europeu, o Portugal 2020, tem enaltecido instrumentos financeiros e programas dedicados à temática da habitação, nomeadamente a RU em confluência com o objetivo de aumento da EE e introdução das energias renováveis nas dinâmicas de transformação do espaço urbano. Fundos estes que estão associados ao POSEUR e aos PO Regionais do continente, em matéria de eficiência energética e RU na intenção de promover a melhoria da habitabilidade do edificado

existente e reduzir a fatura energética tanto no sector empresarial, habitação particular ou administração pública. Assim, o valor acrescentado que estes programas demonstram passa pela possível operacionalização que podem dar concretização aos projetos propostos para o caso de estudo e concretamente no financiamento dos projetos para a ARU de Bucelas e Vila de Rei. O que será explicitado nas fichas de projeto (em anexo) estudadas no capítulo do caso de estudo, associado a cada projeto qual o programa ou fundo que poderia ser mobilizado para o financiamento do mesmo, de acordo com a natureza do projeto e as características que lhe estão subjacentes.

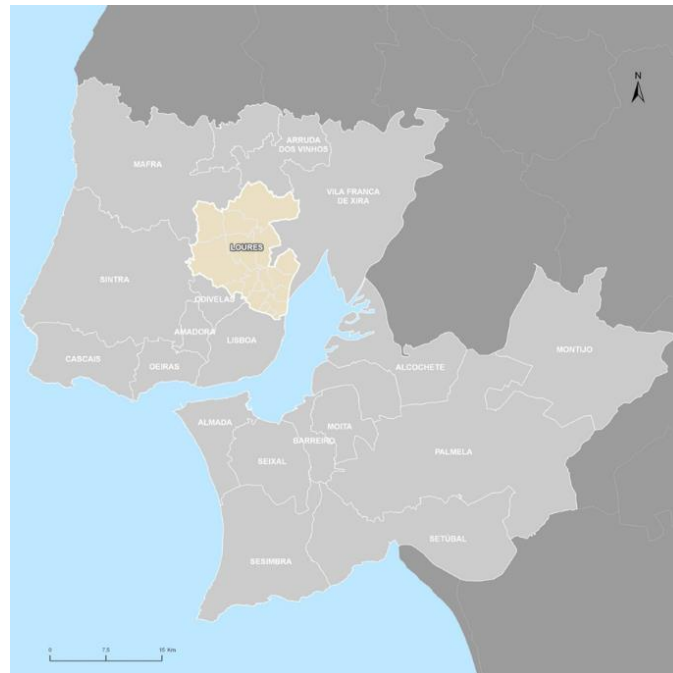
## 4. Dinâmicas Demográficas e Urbanísticas em Loures

### 4.1. Enquadramento Histórico e Geográfico

Loures é desde 26 de Julho de 1886, por decreto real, considerado concelho. De génese suburbana à capital, Lisboa, Loures está localizado na tradicionalmente chamada “Zona Saloia”, uma vez que está na periferia dos seus limites e tem como principal atividade económica a produção agrícola, muito provavelmente devido às características propícias de ar puro, qualidade das águas e fertilidade dos solos. Designação que desde a década de 80 distingue as populações saloias das populações citadinas, apelidando-os como: “Os Saloios. Grupo Étnico de Lisboa Suburbana” expresso no *Boletim da Junta da Província da Estremadura* de Guilherme Felgueiras (1943), segundo Batista (1999: 3). Apesar da predominância do sector agrícola no território de Loures, a atividade industrial também começou até aos dias de hoje a instalar-se neste território periférico á capital, tanto pela procura de mão-de-obra ou pelo espaço físico necessário á instalação deste tipo de atividade que a cidade não dispõe. Exemplo disso foi a Fábrica da Loiça de Sacavém e a de papel, na Quinta da Abelheira, em São Julião do Tojal (CML, 2016).

Na recente reorganização administrativa de freguesias em 2013, Loures protagoniza uma redução do seu número de freguesias. Passando a figurar com 10 freguesias, sendo estas a União das Freguesias de Camarate, Unhos e Apelação; União das Freguesias de Moscavide e Portela; União das Freguesias de Sacavém e Prior Velho; União das Freguesias de Santa Iria de Azóia, São João da Talha e Bobadela; União das Freguesias de Santo Antão e São Julião do Tojal; União das Freguesias de Santo António dos Cavaleiros e Frielas; Freguesia de Bucelas, Freguesia de Fanhões, Freguesia de Loures e Freguesia de Lousa (CML, 2016). Loures encontra-se na Área Metropolitana de Lisboa (AML) em termos de NUT II e NUT III, fazendo fronteira com 6 concelhos: Arruda dos Vinhos, Sintra, Odivelas, Lisboa, Vila Franca de Xira e Mafra. Com uma área de 167 Km<sup>2</sup>, contempla 2 cidades, Loures e Sacavém, 7 vilas e 10 freguesias, contando com uma população total de 199 494 residentes (INE/CAOP, 2013). Segundo os Censos de 2011 habitavam em Loures 78 248 famílias, contavam-se 77 105 alojamentos de residência habitual e a população idosa apresentava-se em maior número em relação aos jovens, uma vez que na sua população total 17,5% eram idosos e apenas 15,4% eram jovens. Sendo que o valor de índice de envelhecimento figurava nos 113,7, ou seja, por

cada 100 jovens existem mais 13,7 idosos, o que significa que o concelho de Loures apresenta uma tendência estrutural de envelhecimento populacional.



**Figura 1-** Mapas de Enquadramento do Concelho de Loures

**Fonte:** CML, 2016

As 2 cidades do concelho são bastante distintas. Loures ainda apresenta características de alguma ruralidade ligada ao sector agrícola, com atividade significativa

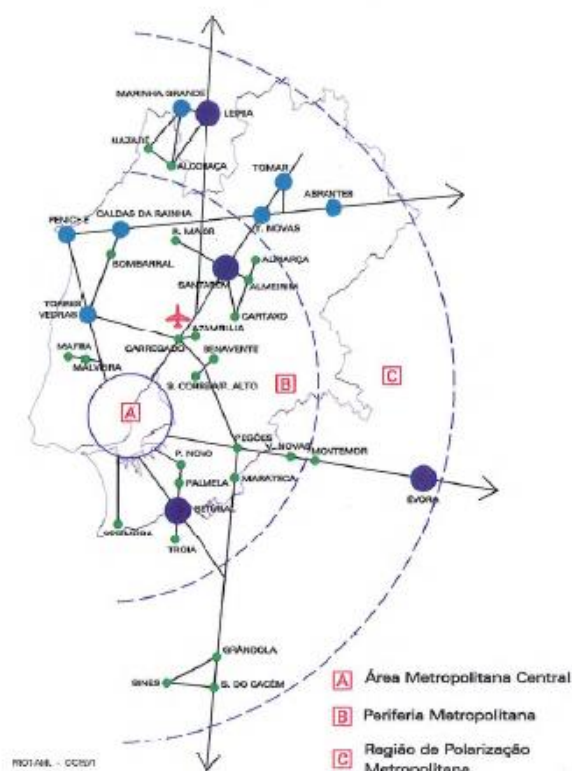
em redor da cidade, mas que ao longo do tempo tem vindo a ganhar a função central de comércio e serviços que atraem a população de todo o concelho, conferindo-lhe figura de lugar principal na hierarquia urbana. O seu núcleo urbano central e de caráter histórico mantém parte das suas características mais antigas, onde se encontram edifícios como os Paços do Concelho ou a Igreja Matriz. A segunda cidade, Sacavém, situa-se na área Oriental do concelho, junto à foz do Rio Trancão apresentando características marcadamente citadinas, muito influenciadas pela proximidade à capital, Lisboa. A sua génese muito ligada à atividade industrial torna o seu território prolífero em atividades do sector secundário, que encontraram aqui espaço de expansão em relação a Lisboa. O núcleo central da cidade de Sacavém apresenta a sua índole histórica com um conjunto de imóveis de valor arquitetónico como a Igreja Matriz, a Capela de Nossa Senhora da Saúde e Santo André, a Quinta de São José e o Forte de Sacavém.

#### **4.2. Sistema Urbano e de Acessibilidades**

Neste ponto de caracterização do concelho pretende-se estabelecer um quadro informativo acerca do seu sistema urbano interno, a relação deste com a unidade administrativa superior, a AML, assim como a estrutura de acessibilidades que o território de Loures dispõe. Nesse seguimento, fará sentido esclarecer o conceito através Teresa Barata Salgueiro no seu livro “A Cidade em Portugal” (1992) que dá a definição de sistema urbano: "Ao conjunto de lugares e respetivos territórios adjacentes ligados por relações de ordem hierárquica a um centro urbano principal chama-se sistema urbano ou rede urbana. Podemos assim falar de rede ou sistema urbano de Coimbra, Évora ou Porto, consoante a cidade que o encabeça." No contexto de estudo deste trabalho, podemos afirmar que a cidade de Loures encabeça o seu próprio sistema urbano interno, onde se relaciona com os territórios e lugares que dependem hierarquicamente de si como centro urbano. Mas não podemos esquecer que Loures também se encontra inserido no sistema urbano mais importante do país, o sistema urbano da AML.

A AML é desde 2004 constituída por 18 concelhos. Residem na AML cerca de 3 milhões de pessoas e ao nível económico concentra cerca de 25% da população ativa, 30% das empresas nacionais, 33% do emprego e contribui com mais de 36% do PIB nacional (AML, 2016). O modelo de povoamento e urbanização em que a AML se tem desenvolvido está intrinsecamente ligado à melhoria e consolidação do sistema de

acessibilidades que nas últimas três décadas conheceu o seu período mais auspicioso. A evolução da sua estrutura urbana caracteriza-se por uma “(...) estrutura urbana compacta, de uma estrutura radial organizada sobre eixos ferroviários na margem norte e um conjunto de centros ribeirinhos na margem sul do Tejo, para uma rede progressivamente radio-concêntrica e poli-nucleada, ainda que mantendo a grande predominância do seu centro – a cidade de Lisboa – quanto a emprego, serviços e equipamentos especializados.” (PROT-AML, 2002: 10).



**Figura 2-** Esquema de Polarização Metropolitana **Fonte:** PROT-AML, 2002

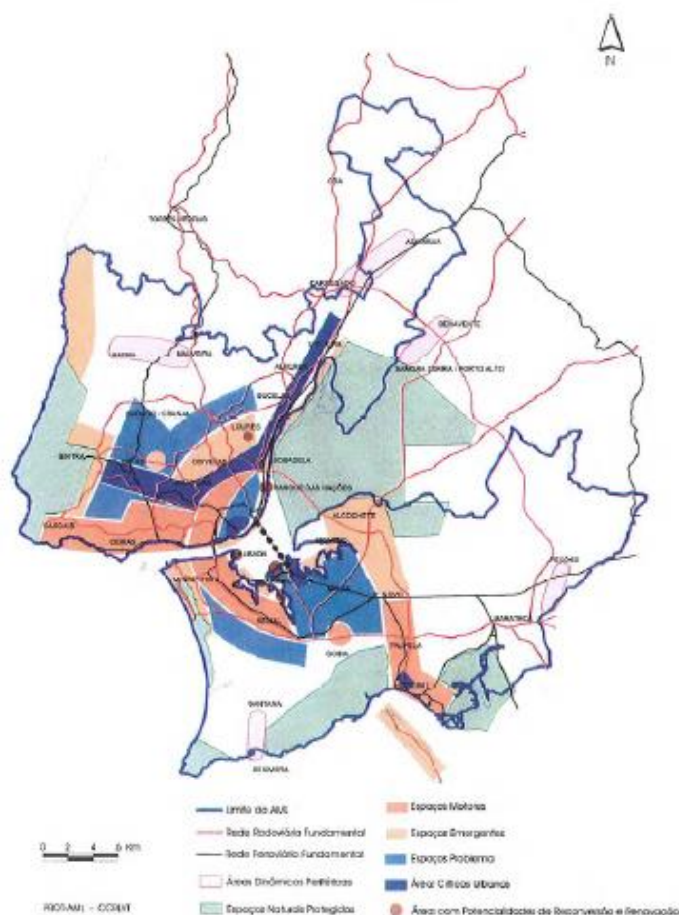
Tendo em conta esta interdependência entre territórios, Loures encontra-se inserido na AML e consequentemente neste esquema de polarização metropolitana, figurando na transição entre a dimensão territorial A – Área Metropolitana Central e a dimensão territorial B – Periferia Metropolitana. Sendo que a base de formulação das estratégias de desenvolvimento concelhio deve desenvolver-se tendo em conta as orientações do PROT da AML.

A melhoria e organização do sistema de transportes e das acessibilidades na região constituiu o principal motor de desenvolvimento destes anéis de interdependência na região da AML. O desenvolvimento de muitos dos espaços urbanos nas periferias da

cidade de Lisboa acontecem em torno dos principais eixos viários que fazem a ligação com a capital “(...) os quais estabelecem corredores privilegiados de inter-relações territoriais.” (PROT-AML, 2002: 28). As novas dinâmicas de deslocações levam a uma perda da população residente na capital, que prefere as deslocações diárias entre a cidade e os concelhos marginais, onde muitas vezes encontram melhores condições de vida, tranquilidade, habitações mais baratas e ainda o fácil acesso a serviços públicos e privados. Este raciocínio é reafirmado no relatório de diagnóstico ao PROT – AML (2010: 7) “É aparente uma deslocação da população para concelhos marginais da AML, decorrente de processos de suburbanização, desenvolvimento da rede de acessibilidades e reforço de novas centralidades urbanas, que têm progressivamente tornado Lisboa numa região policêntrica. Os concelhos de Lisboa, Amadora, Loures e Barreiro registaram entre 2001 e 2007 uma variação negativa da população residente, em que Lisboa lidera, com um decréscimo de 12%.”

No mapa anterior, o concelho de Loures encontra-se precisamente na fronteira entre o arco de influência A - Área Metropolitana Central e o B - Periferia Metropolitana, dando origem a uma dualidade de tipologias territoriais no concelho. Uma vez que a área oriental e até mesmo aglomerados próximos à cidade Loures, encontram-se diretamente dependentes e articulados com as dinâmicas que Lisboa exerce nos territórios adjacentes. Enquanto as áreas mais distantes ao núcleo central, área Norte com características marcadamente rurais, com aglomerados urbanos contidos e de pequena dimensão que já se encontram na periferia metropolitana e por isso apresentam já alguma autonomia funcional em relação ao núcleo central, Lisboa, polarizando as suas relações funcionais com outros territórios que não a capital e o seu centro urbano, Loures. No contexto de organização funcional da AML, segundo o documento do PROT, apresenta algumas assimetrias e desequilíbrios socio-urbanísticos, consequência do processo de rápida metropolização nos anos 50, 60 e 70. As mudanças estruturais decorrentes do alargamento das acessibilidades inter-regionais que levaram à migração de atividades, principalmente da atividade industrial, anteriormente muito centralizada na cidade central ou a descentralização administrativa e reforço das iniciativas locais transformaram o território metropolitano. Essas transformações levaram à tipificação de espaços em redor da cidade centro:

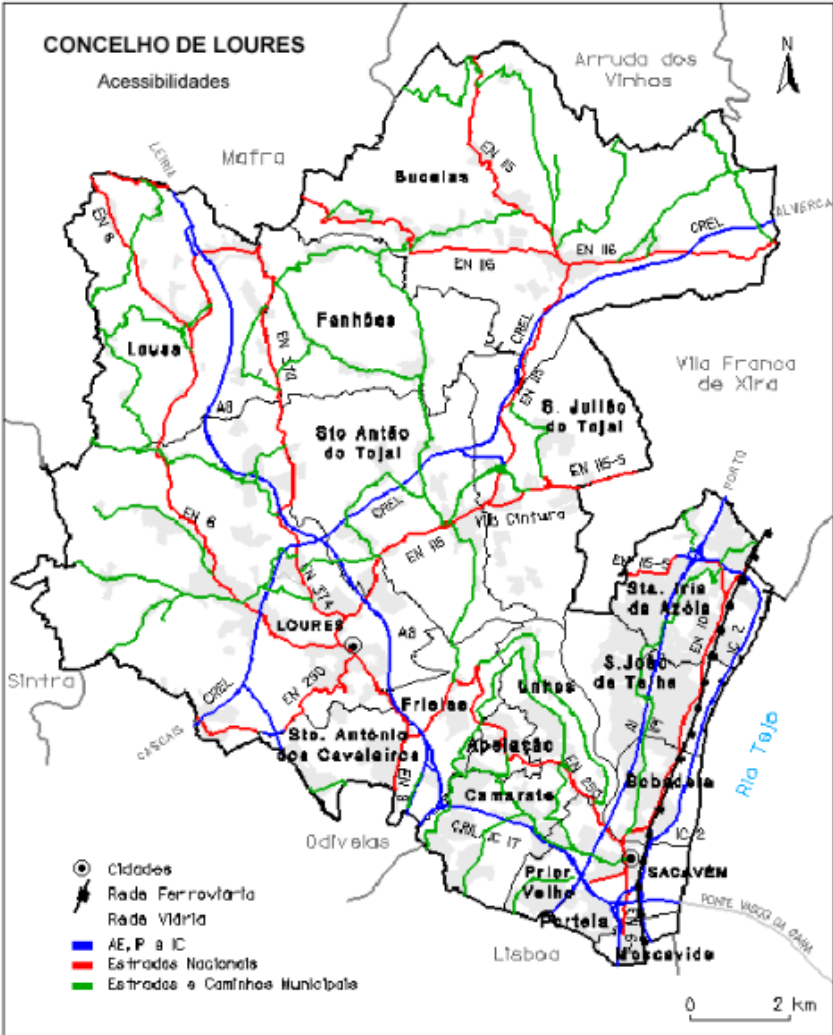




**Figura 3-** Dinâmicas Territoriais na AML **Fonte:** PROT-AML, 2002

O concelho figura ainda com três centralidades metropolitanas de relevo, que são a própria cidade de Loures, o MARL e o eixo Bobadela-Alverca pela sua autonomia funcional e a sua capacidade de atração e polarização no território em que se encontram. O território de Loures apresenta uma grande heterogeneidade de unidades territoriais, com alternância da dominante rural com pequenos aglomerados concentrados, e de vastas áreas de dominante urbana, situadas na 1ª coroa relativamente à capital. O território é atravessado por inúmeras infraestruturas viárias, acessos à ponte Vasco da Gama, caminho-de-ferro, parte do aeroporto de Lisboa, que criam ruturas na consolidação e estruturação dos tecidos urbanos também estes diferentes na sua génese, morfologia, usos e ocupação humana. Loures constitui assim um território privilegiado, uma vez que se situa no eixo viário entre a Auto-Estrada N°8 e a Auto-Estrada n° 9, a CREL (Circular Regional Exterior de Lisboa) e o Itinerário Complementar n°2, complementada com a sua rede viária de nível secundário interna como as estradas nacionais n° 8, n°10, n° 115 e n°250 e n°374. O sistema urbano e de acessibilidades do concelho de Loures na

representação do mapa abaixo espelha a estruturação urbana em que o território do concelho se tem desenvolvido, já que o crescimento urbano tem vindo a estruturar-se preferencialmente ao longo das principais vias.



**Figura 4-** Mapa de Acessibilidades no Concelho de Loures **Fonte:** CML-PDAM (Doc. Interno)

O sistema urbano do município de Loures caracteriza-se pela sua grande fragmentação espacial e por um crescimento desorganizado. Assim o concelho encontra-se dividido em três unidades específicas e bastante diferenciadas urbanisticamente, distinção estabelecida pelo PROTAML e adotada pelo município:

| Interior Norte Agrícola  | Arco Urbano de Envolvente Norte  | Eixo Sacavém-Vila Franca de Xira   |
|--|--|--|
| ➤ Caracteriza-se pela sua ruralidade em continuidade com a sub-região Oeste, | ➤ <b>Eixo Caneças/Odivelas/Loures:</b> situações de fragmentação, falta de | ➤ Eixo de expansão urbana ao longo da via ferroviária e da Autoestrada do Norte. |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <p>constituindo uma área de elevado interesse paisagístico.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Atividades económicas ligadas à produção florestal, agrícola e pecuária.</li> <li>➤ Aglomerados urbanos de pequenas dimensões envolvidos na paisagem rural envolvente.</li> </ul> | <p>estruturação e conflitualidade de usos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Arco CREL/EN 115:</b> Estruturação com base na CREL e Via de Cintura, organizando espaços de atividades industriais e serviços, com relevância na área do MARL/Eixo Logístico.</li> <li>➤ <b>Várzea de Loures:</b> Espaço de características rurais com altíssima capacidade produtiva agrícola, mas regista intrusões de bairros de génese ilegal e atividades industriais.</li> <li>➤ Área de remate e estabilização das fronteiras da franja urbano-rural norte da AML.</li> <li>➤ <b>Área do Planalto de Unhos:</b> situação de desordenamento, conflitualidade de usos e fragmentação urbana pela edificação no relevo de costeiras.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Área extremamente edificada, com elevada densidade populacional e bastantes problemas em relação à implantação de bairros de génese ilegal (Anos 70).</li> <li>➤ Deficiente estruturação da malha urbana, onde coexistem áreas excessivamente edificadas e outras com vazios urbanos intersticiais degradados.</li> <li>➤ Faixa ribeirinha junto ao Rio Tejo, com ocupação predominante de atividades industriais, ao abandono e encontrando-se em processo de degradação/obsolescência.</li> </ul> |
|--|---|--|

**Quadro 10-** Caracterização das Três Unidades Territoriais de Loures

**Fonte:** PDM-CML, 2015

#### 4.3. Caracterização Demográfica e Socioeconómica de Loures

Loures torna-se num dos territórios preferenciais á fixação residencial da população trabalhadora da cidade centro, dinâmica de deslocação da população em movimentos pendulares diários que acontece maioritariamente na área Oriental do concelho. Mas que ao longo dos anos têm-se alastrado a todo o concelho e até mesmo à área Norte de índole mais rural, fazendo de Loures o 6.º município com o maior número de população residente do país. Até ao ano de 2013, o município contava com 205 054

habitantes (censos 2011), porém com a entrada em vigor da Lei nº56/2012 relativa à reorganização administrativa de Lisboa, e da Lei nº11-A/2013, referente à reorganização administrativa do território das freguesias, produziram um novo mapa administrativo a que Loures não passou incólume. Com as alterações aos limites territoriais dos municípios de Lisboa e de Loures, e a criação da freguesia do Parque das Nações no município de Lisboa, o quantitativo populacional do município sofreu uma redução: passou a ter 199 494 residentes, menos 5 560 pessoas recenseadas pelos censos de 2011 (INE/CAOP, 2013). Assim a análise que se fará neste subcapítulo acerca das características demográficas e socioeconómicas do concelho, sempre que possível, será efetuada mediante os novos contornos territoriais e demográficos, apresentando-se dados estatísticos referentes às atuais 10 freguesias que compõem o município de Loures.

É de conhecimento geral que a nível nacional e mesmo europeu as recentes tendências demográficas se têm caracterizado “(...) pelo aumento continuado da esperança de vida, a redução da mortalidade infantil, o aumento da emigração, a queda acentuada da fecundidade e o consequente envelhecimento da população.” (INE, 2014: 1). Este cenário não é imune no concelho de Loures que tem como desfecho previsível o decréscimo populacional, na medida em que serão necessárias formas de combate a esse decréscimo e consequente envelhecimento populacional. Apesar desta previsão do INE, na revisão do PDM em 2015 estabelece-se o cenário de atração até ao ano de 2026, que prevê resultados otimistas: “O cenário de atração apresenta resultados mais otimistas, pois mostra uma população a crescer, atingindo os 203 745 efetivos em 2026, o que pressupõe que Loures conseguirá atrair mais 4 251 habitantes até 2026.” (PDM-CML, 2015: 118).

Através da compilação de dados do recenseamento decenal da população portuguesa, e tendo em conta o impacto da reorganização do mapa administrativo de freguesias explicada acima, contam-se 199 494 indivíduos residentes no concelho, no ano de 2013. Relativamente à variação populacional entre 2001 e 2011/2013 apresentou-se positiva, mas com uma expressão de 0,2%, o que se traduz num acréscimo de apenas 435 pessoas (CML-PDM, 2015: 95), tendo em conta a reorganização administrativa de freguesias. Na análise prospetiva efetuada na revisão do PDM 2015, a variação populacional entre 2001 e 2026, apresenta para maioria das freguesias do concelho uma variação positiva, exceto nas freguesias de Bucelas, Lousa Portela, Santo Antão do Tojal e São João da Talha, que apresentam perdas de efetivos. (CML-PDM, 2015: 119)

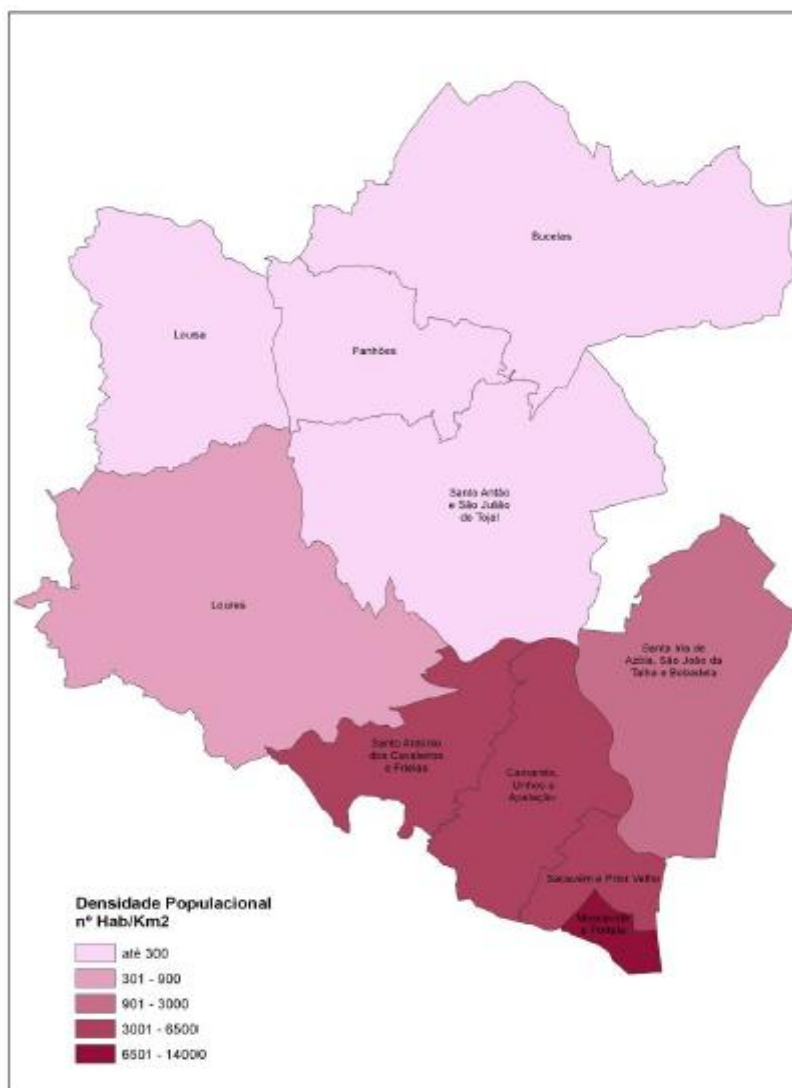
Os dados mais recentes referem que o número de mulheres é mais elevado em relação aos homens, com uma percentagem de 52,2% da população total, tendo os homens o peso de 47,8%. A única freguesia do concelho que regista um maior número de homens é Fanhões, mas com uma diferença irrisória de mais 5 residentes deste género.

|          | Total de Indivíduos<br>Residentes | Homens | Mulheres |
|----------|-----------------------------------|--------|----------|
| Concelho | 199 494                           | 95 498 | 103 996  |

**Quadro 11** – População Residente **Fonte:** CML – INE/CAOP (2013)

As freguesias que sofreram um decréscimo mais acentuado de população foram as de Moscavide e Sacavém, o que traduz a influência que a reorganização administrativa de freguesias tem nos dados demográficos do concelho, já que foram estas que sofreram uma perda territorial. Apesar dessa diminuição, estas duas freguesias continuam a fazer parte daquelas que têm valores populacionais mais elevados. Estes números correspondem no ano de 2013 a uma densidade populacional de 1194,6 hab/Km<sup>2</sup>, o que revela uma elevada concentração populacional por Km<sup>2</sup> se comparados com valores de outros municípios adjacentes.

Em termos de densidade populacional no concelho, o mapa seguinte esclarece a sua distribuição por freguesias:



**Figura 5-** Distribuição Territorial da Densidade Populacional **Fonte:** CML – INE/CAOP (2013)

As conclusões que se retiram da presente distribuição concelhia da densidade populacional passam por destacar que a maior densidade de residentes encontra-se na área Oriental. Sendo que a União das Freguesias de Santa Iria de Azoia, São João da Talha e Bobadela é a que reúne o maior número de residentes, ultrapassando os 44 mil indivíduos em apenas 17,59Km<sup>2</sup>. Porém, como se pode ver no mapa, a freguesia que se encontra no intervalo mais elevado de densidade pela presença do maior número de habitantes por Km<sup>2</sup> é a de Moscavide e Portela, o que se justifica pela sua reduzida dimensão em relação às freguesias contíguas. As freguesias na área Norte que possuem núcleos urbanos mais dispersos e compactos, complementados nas suas periferias por ocupações dispersas de índole maioritariamente rural e com grandes áreas florestais não habitadas. O que leva consequentemente à diminuição da densidade populacional nestas áreas a Norte, com

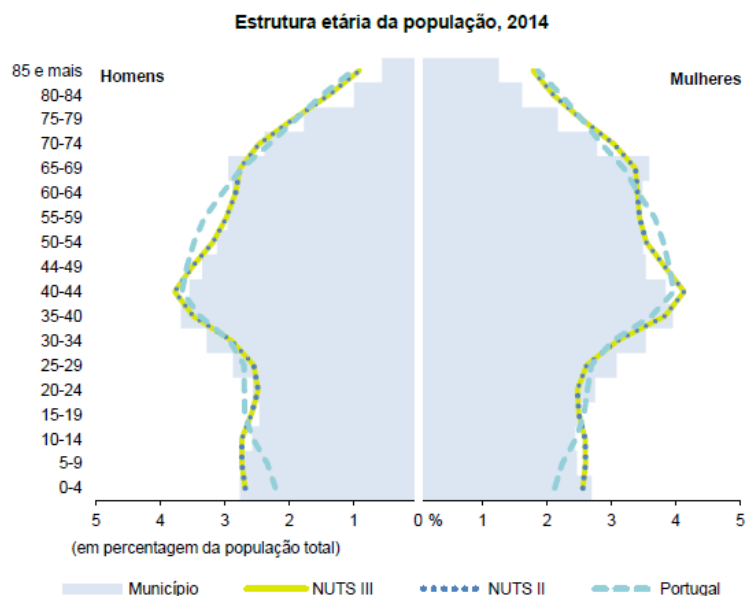
valores inferiores a 300hab/Km<sup>2</sup>, sendo que as freguesias menos populosas do concelho são a de Fanhões e Lousa.

|                 | Indivíduos<br>0-14 anos | Indivíduos<br>15- 64 anos | Indivíduos<br>65 e + anos |
|-----------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------|
| <b>Concelho</b> | 30 744                  | 133 776                   | 34 974                    |

**Quadro 12-** Escalões Etários da População **Fonte:** CML – INE/ CAOP  
(2013)

Quanto á distribuição etária da população total de Loures existe uma clara predominância da população adulta com 133 776 indivíduos. Porém o valor que se destaca é o dos idosos em relação aos jovens, já que a população com idade mais avançada ultrapassa os efetivos jovens em 4 230 indivíduos. As percentagens correspondentes a esta discrepância populacional entre jovens e idosos fixam-se em 17,5% de idosos e 15,4% de população jovem. Esta discrepância e o envelhecimento acentuado no concelho são ainda corroborados na análise prospetiva feita no PDM (2015: 118, 119), em que “A percentagem de população mais idosa regista um aumento significativo: de 17,5% em 2013 para 21% em 2026.” Enquanto a população jovem regista “(...) uma ligeira subida (15,6% em 2011 para 16,4% em 2026)” valores que não terão consequências na tendência para o envelhecimento demográfico do concelho.

Outra forma de comprovar esta deficiente estrutura da população é a análise à pirâmide etária da população que demonstra que a estrutura da população segue a largos passos para constituir uma pirâmide envelhecida. Esta caraterística reflete uma diminuição da natalidade e o aumento da esperança média de vida, já que também algumas das classes referentes aos idosos se apresentam com valores superiores aos jovens. Esta superioridade compromete em muito a contínua renovação de gerações no concelho e reflete-se na taxa de dependência de idosos.



**Figura 6-** Estrutura Etária da População **Fonte:** CML - INE: Estimativas Provisórias da População Residente (2014)

O concelho de Loures segue em linha de decréscimo com o panorama nacional, mas não pode descorar que este problema necessita de medidas de combate a curto prazo. Já que no ano de 2013 a taxa de crescimento efetivo encontrava-se em campo negativo com o valor de -0,57%. (INE, 2014: 1)

|                                     | Índice de Envelhecimento |
|-------------------------------------|--------------------------|
| Concelho                            | <b>113,7</b>             |
| Moscavide e Portela                 | 249,7                    |
| Bucelas                             | 177,6                    |
| Camarate, Unhos e Apelação          | 87,6                     |
| S. António dos Cavaleiros e Frielas | 67,8                     |

**Quadro 13-** Índice de Envelhecimento **Fonte:** CML - INE/CAOP (2013)

O índice de envelhecimento em Loures apresenta um valor de 113,7, valor que significava que por cada 100 jovens existiam 113,7 idosos. Valor que se encontrava em consonância com o panorama nacional, que em 2013 foi de 136 idosos por cada 100 jovens. (INE, 2014: 4) Os dados apontam para que este cenário de envelhecimento se acentue e inclusivamente haja um duplo envelhecimento demográfico em Portugal. Ao



nível das freguesias, o índice de envelhecimento é mais notório na união das freguesias de Moscavide e Portela que regista um valor de 249,7, valor muito elevado que carece de medidas urgentes. A segunda freguesia mais envelhecida é a de Bucelas que regista um índice de 177,6. As freguesias mais jovens são Santo António dos Cavaleiros e Frielas e a União das freguesias de Camarate, Unhos e Apelação com valores de 67,8 e 87,6, respetivamente. Estes valores resultam essencialmente de dois indicadores, a diminuição da taxa de natalidade e o aumento da esperança média de vida, que tanto a nível do concelho como a nível nacional tenderam a agravar-se ainda mais.

Estas dinâmicas resultam igualmente no agravamento de outros indicadores, como é o caso dos índices de dependência. Que ao nível do concelho destacam a relação de dependência de idosos que é de 26,1, enquanto a relação de dependência total é de 49. Estes valores revelam uma trajetória de acentuado envelhecimento demográfico, muito influenciado pelo aumento da Esperança de Vida à Nascimento entre 2000-2001 e 2010-2011: “73,1 anos para os homens e 80,6 anos para as mulheres; 76,4 para os homens e 82,4 anos para as mulheres, respetivamente.” (PDM-CML, 2015: 112). O aumento da população idosa é ainda projetado na análise de prospeção feito na PDM (2015: 121), que afirma “(...) o crescimento da proporção de gerações mais velhas na população total: mais 9 590 pessoas com 65 e mais anos, em 2026.” Enquanto a população jovem apresenta um aumento bem menos expressivo, com apenas mais 2 011 indivíduos. Esta acentuação é ainda mais premente se particularizarmos algumas freguesias, como na união das freguesias de Moscavide e Portela em que o índice de dependência de idosos é o mais expressivo (45,5), números que põem em causa a sustentabilidade geracional destas populações. Por outro lado, a união das freguesias de Moscavide e Portela em relação ao índice de dependência de jovens (número de jovens por cada 100 ativos) caracteriza-se pelo valor mais baixo (18,2). A segunda freguesia do concelho que apresenta os valores mais elevados em relação ao índice de dependência de idosos é Bucelas com um valor de 35,1 e que acompanha a trajetória de Moscavide e Portela, pois também em relação aos jovens apresenta um valor relativamente baixo de dependência (19,8).

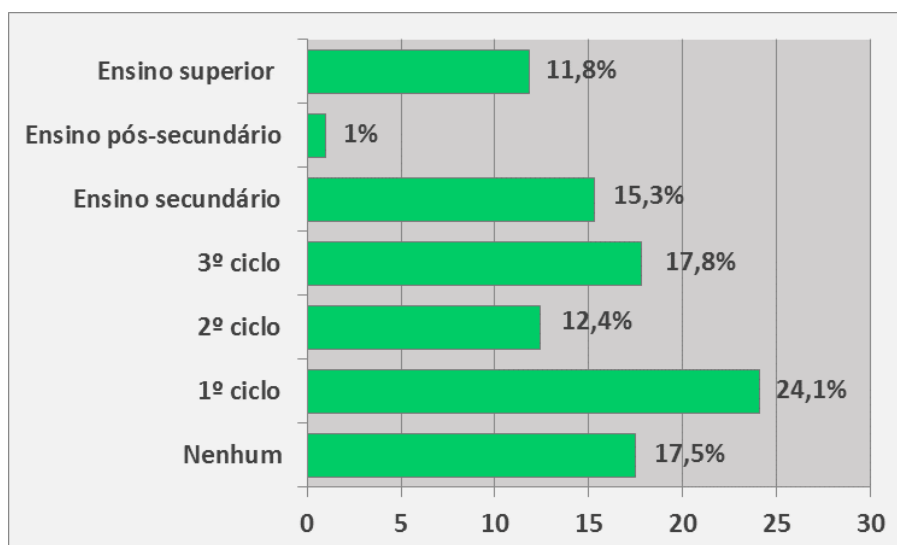
Para se perceber a estrutura social do concelho em estudo, torna-se pertinente analisar os níveis de escolaridade que a população residente possui. Este indicador é influenciado por diversos fatores como a idade, já que a população mais idosa possui certamente níveis mais baixos. Enquanto a população mais jovem com a banalização do ensino e da formação superior certamente apresentará valores bastante diferentes. Outro

fator de influência é a localização, pois as freguesias mais próximas de Lisboa certamente apresentarão um maior número de população com níveis de ensino mais elevados. Dinâmica explicada pelo facto destas populações terem maior facilidade de acesso aos meios de ensino do que a população que resida por exemplo na UOPG Norte, onde as populações terão mais dificuldades de acesso às instituições de ensino. Assim como o fator de posição social tem uma influência crucial neste indicador já que o acesso aos níveis de ensino mais elevados comportam custos bastante elevados, o que faz com que muitos indivíduos não os possam frequentar.

|                 | <b>Indivíduos com o 1º ciclo</b>      | <b>Indivíduos com o 2º ciclo</b>          | <b>Indivíduos com o 3º ciclo</b>    |
|-----------------|---------------------------------------|---|-------------------------------------|
| <b>Concelho</b> | 48 066                                | 24 915                                    | 35 509                              |
|                 | <b>Indivíduos com Ens. Secundário</b> | <b>Indivíduos com Ens. Pós-Secundário</b> | <b>Indivíduos com Ens. Superior</b> |
| <b>Concelho</b> | 30 522                                | 1 874                                     | 23 500                              |

**Quadro 14-** Nível de Escolaridade Completo **Fonte:** CML - INE/CAOP (2013)

As conclusões que podemos retirar são que o nível de escolaridade da população residente em Loures progrediu na última década, contudo 24,1% de indivíduos possuem apenas o ensino básico do 1º ciclo. Verifica-se uma percentagem razoável de 11,8% da população que já detém o ensino superior. É ainda importante referir a população que não detém nenhum ciclo de ensino, 17,5% da população residente de Loures encontra-se em situação de analfabetismo, realidade bastante contrastante com os valores de ensino superior, superando-os em 5,7%. Esta realidade é com certeza mais característica da população idosa e com especial incidência nas freguesias a Norte do concelho pela sua índole mais rural e na qual a frequência da escola até á poucas décadas era incomum.



**Figura 7-** Níveis de Escolaridade Completo no Município **Fonte:** CML - INE/CAOP (2013)

Na atual conjuntura económica importa também aferir qual a estrutura da população quanto à sua atividade ou inatividade. Assim constata-se que a maioria da população do concelho está empregada, num número absoluto de 86 656 indivíduos. Da população que está inserida na classe de desempregados à procura do 1º emprego conta-se 2500 indivíduos no total do concelho, destacando-se a população jovem, pois são aqueles que procuram iniciar a sua vida profissional. Os desempregados na situação de procura de novo emprego, aqueles que afetados pela crise económica e pela precariedade dos empregos se encontram em situação de procura de novo emprego, o número referente a esta classe é de 10 633, valor bastante elevado e que representa no universo dos desempregados cerca de 81% desta população. A freguesia de Camarate, Unhos e Apelação é aquela que apresenta o valor mais elevado, 2 525 desempregados à procura de um novo emprego.

|   | Empregados    | Desempregados<br>1º Emprego | Desempregados<br>Novo Emprego | Reformados    |
|---|---------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------|
| <b>Concelho</b>                               | <b>86 656</b> | <b>2 500</b>                | <b>10 633</b>                 | <b>41 478</b> |
| Moscavide e Portela                           | 8866          | 186                         | 912                           | 6820          |
| Sacavém e Prior Velho                         | 10559         | 377                         | 1494                          | 5000          |
| S. Iria de Azóia, S. João da Talha e Bobadela | 19753         | 479                         | 2176                          | 9842          |

|                                     |       |     |      |      |
|-------------------------------------|-------|-----|------|------|
| Camarate, Unhos e Apelação          | 13804 | 520 | 2525 | 6403 |
| S. António dos Cavaleiros e Frielas | 13029 | 452 | 1599 | 3988 |
| S. Antão e S. Julião do Tojal       | 3286  | 95  | 412  | 1946 |
| Lousa                               | 1411  | 18  | 125  | 750  |
| Loures                              | 12643 | 313 | 1113 | 4992 |
| Fanhões                             | 1267  | 28  | 114  | 593  |
| Bucelas                             | 2034  | 32  | 163  | 1144 |

**Quadro 15-** População Ativa e Reformados **Fonte:** CML - INE/CAOP (2013)

Assim, a população ativa representa mais de metade da população no município, com uma percentagem de 59,2%. Da população Inativa com um total de 40,8% da população total são os reformados/pensionistas que assumem valores mais expressivos, com o valor total no concelho de 41 478, o que justifica a trajetória de envelhecimento demográfico em que parece estar a mergulhar o concelho de Loures.

Sendo Loures um dos territórios adjacentes à capital de Lisboa, torna-se um dos preferencialmente escolhidos para instalação de algumas atividades económicas que precisam de características como espaço para a sua instalação, mão-de-obra ou ainda outras atividades de suporte à sua atividade, características que o concelho de Loures oferece à sua plena atividade. Assim, Loures distingue-se pela grande presença de atividades económicas em sectores como a indústria farmacêutica, indústria alimentar, metalúrgica, entre outras. Um dos atrativos para que algumas indústrias se queiram instalar no município passa pela presença do Mercado Abastecedor da Região de Lisboa (MARL), polo importantíssimo na comercialização de produtos alimentares como hortícolas ou frutícolas, muito característicos da região Saloia. Neste sentido, torna-se importantíssimo fazer uma análise aos sectores de atividade que mais operam no concelho e como estes são cruciais ao emprego da população.

A taxa de atividade do concelho situa-se nos 50,3%, enquanto na AML este indicador é de 49,8%, valores muito próximos mas importantes de referir para se perceber a importância que Loures tem na fixação de atividades. Ora, na distribuição dos empregados por setor de atividade no total do concelho, segundo dados dos Censos de 2011 e CAOP 2013, destaca-se o setor terciário como aquele que engloba mais trabalhadores, com 70 309 ativos, o que equivale a 81,2% dos empregados. Em termos

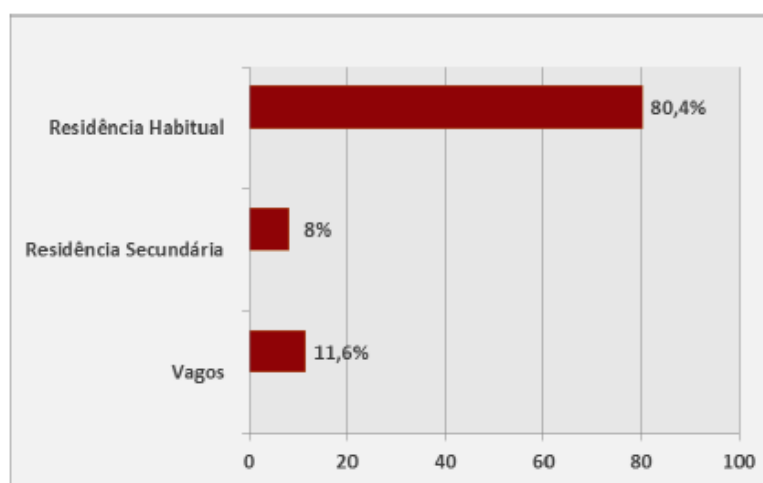
de freguesias é a união das freguesias de Santa Iria de Azóia, São João da Talha e Bobadela que se destaca com 15 932 empregados neste setor de atividade. A percentagem 18,3% da população empregada encontra-se integrada em atividades ligadas ao setor secundário, sendo neste sector que a união das freguesias de Santa Iria de Azóia, São João da Talha e Bobadela apresenta mais efetivos, 3 793 trabalhadores. Valores justificados pela grande presença de atividades económicas ligadas à indústria nesta área do concelho. Sendo que apenas 0,5% dos ativos do município trabalham no setor primário.

#### 4.4. Caraterização do Parque Habitacional do Concelho

Sendo o concelho de Loures muito influenciado pela proximidade geográfica e dependência funcional de Lisboa, na última década assistiu a um aumento considerável do parque habitacional. Ou pela perda de atratividade e de resposta por parte da capital ou pelo poder de atração que o município tem vindo a adquirir ao longo dos anos, em que a melhoria das acessibilidades muito contribuiu este aumento traduz-se num total de 96 272 alojamentos em 2013, o que significa mais 13% em relação a 2001 (PDM-CML, 2015: 102). O destaque da cidade de Loures no aumento verificado em termos de alojamento traduz-se na “(...) concretização do objetivo estratégico - o reforço da centralidade da cidade de Loures.” (PDM-CML, 2015: 102).

A expressão dos alojamentos familiares clássicos no concelho monopoliza a quase totalidade do universo, já que conta com uma percentagem de 99,7%. Os alojamentos não clássicos com caraterísticas de precariedade onde se incluem barracas, casas rudimentares de madeira ou alojamentos improvisados são residuais (0,2%), segundo dados dos Censos de 2011/CAOP 2013. Ainda segundo estes dados, os alojamentos destinados a albergar um grupo de pessoas ou mais do que uma família, os chamados Alojamentos coletivos apresentam um valor residual de 0,1%, e localizam sobretudo na freguesia de Loures. O município tem trabalhado no sentido da erradicação total das situações mais graves de precariedade das habitações, muito presente nas últimas décadas do século passado com a proliferação de bairros abarracados nos concelhos limítrofes a Lisboa. O que recentemente significou a erradicação do bairro de barracas no núcleo da Quinta da Serra no Prior Velho, onde viviam cerca de 600 famílias. Porém, constata-se ainda a existência deste tipo de alojamentos em algumas freguesias, sobretudo em Camarate (Bairro da Torre), na linha do Talude Militar (freguesias de Unhos, Frielas, Camarate).

Acerca do tipo de utilização dos alojamentos existentes no concelho, o gráfico seguinte mostra-nos que a maioria dos alojamentos é utilizado como residência habitual. Com uma percentagem de 80,4%, este número transmite a já referenciada função primordial do concelho como residência de trabalhadores na cidade centro, Lisboa. Quanto à percentagem de 8% de alojamentos utilizados como residência secundária, que pode considerar-se de alguma expressividade e localiza-se preferencialmente nas freguesias de Santo Antão do Tojal, Bucelas e Frielas. Facto que é justificado pela área Norte do concelho, que de génese rural ser adequada ao contacto com a natureza e aprazível ao descanso constitui uma opção de 2.<sup>a</sup> residência para as famílias citadinas passarem o fim-de-semana.



**Figura 8-** Forma de Ocupação dos Alojamentos no Município **Fonte:** CML - INE/CAOP (2013)

Os alojamentos vagos (11,6%), traduz-se num total de 11 115 casos onde se incluem alojamentos vocacionados para venda (3 163), arrendamento (2 132), demolição (242), assim como os alojamentos com ocupante ausente ou outra situação (5 579). Quanto à expressividade nas freguesias é na freguesia de Loures onde a existência de alojamentos vagos é maior com o valor de 18,2%, enquanto a freguesia com menos alojamentos desocupados é Fanhões. No que diz respeito ao regime de propriedade dos alojamentos é bastante expressiva a proporção de alojamentos de residência habitual ocupados pelo proprietário, 62,8%, valor bastante superior em relação à proporção de alojamentos ocupados por arrendatário que corresponde a 30% dos casos. (Censos de 2011/CAOP 2013)

- **Diagnóstico das Carências Habitacionais do Concelho**

Apesar da grande concentração urbanística que Loures apresenta, nem sempre as necessidades habitacionais oferecem as condições necessárias à população nas suas diferentes faixas socioeconómicas. O que leva a uma grande desigualdade no acesso ao mercado de alojamento e consequentemente á segregação socio-espacial na distribuição da população no território. Nesse sentido, de modo a aferir os défices habitacionais existentes no concelho foram abordados vários fatores, como os “alojamentos não clássicos, famílias a residir em ocupações partilhadas, alojamentos sobrelotados e ainda alojamentos degradados que necessitam de reparação.” (PDM-CML,2015: 106).

Assim, nos Censos de 2011 refere-se que existem 202 alojamentos não clássicos, estando compreendidos nesta categoria as situações de barracas, casas rudimentares de madeira, construções improvisadas ou instalações móveis que albergam 541 famílias. Um número elevado que necessita de resposta, apontando a necessidade de construção de 610 alojamentos, onde se inclui famílias por realojar e pedidos de habitação. As famílias que residem em regime de ocupação partilhada e que o diagnóstico do PDM 2015 assume num total de 317 famílias nesta condição, muitas vezes prende-se com jovens casais sem condições para terem casa própria e optam por viver em casa dos pais. Quanto a alojamentos sobrelotados, contam-se 860 a necessitarem de intervenção urgente já que em relação aos moradores estão em falta três ou mais divisões. (PDM-CML, 2015)

Estes fatores de insuficiências nos alojamentos em muito são influenciados pelas muitas décadas de construção que já contam os edifícios, já que a maioria dos edifícios do Município foram construídos essencialmente entre 1945 e 1991, numa expressão de 22 228, enquanto entre 1991 e 2011 apenas foram construídos 6 084 edifícios. (Censos de 2011/CAOP 2013). Ora, estes números justificam bem que o parque habitacional do concelho conte com 988 alojamentos que precisam de grandes reparações e 627 alojamentos encontram-se muito degradados, o que totaliza 1 615 edifícios. Em termos de distribuição por freguesias: “A proporção de edifícios com necessidade de reparação, em 2011, era bastante expressiva em algumas Freguesias como o Prior Velho (60,97%); Frielas (50,76%). Enquanto a proporção de edifícios muito degradados revela valores mais visíveis na Portela (24,80%) e no Prior Velho (9,71%).” (PDM-CML, 2015: 108).

As AUGI constituem outro problema muito presente no contexto de carências habitacionais, pois encontram-se em situação de impossibilidade de reconversão

urbanística “(...) por estarem em solo não urbanizável ou em solo urbano ou urbanizável mas cujo uso dominante não é o habitacional; por apresentarem parâmetros urbanísticos com valores superiores aos limites máximos de PDM; por se inserirem em solos com determinadas morfologias geotécnicas, áreas de reserva e/ou servidões; pela localização imprópria ao nível do ordenamento do território.” (PDM-CML, 2015: 108). Esta situação soma 1 235 alojamentos, maioritariamente localizados nas freguesias de Camarate, Unhos e Frielas. No que diz respeito às AUGI suscetíveis de reconversão que se situam nos bairros de Fetais, Boavista, S. Pedro e Fonte da Pipa da freguesia de Camarate por se inserirem na categoria de solo urbanizado e espaço residencial a reestruturar e legalizar serão alvo de ações de requalificação urbana de modo a adquirirem as infraestruturas necessárias ao funcionamento e adequação ao meio urbano em que se inserem. Esta situação contabiliza 423 alojamentos e está subjacente à necessidade de demolição de algumas habitações.

Por fim, através dos critérios enunciados inicialmente, conclui-se que existe um “(...) défice de 5 387 alojamentos e as Freguesias com maiores carências habitacionais são Camarate e Unhos que se justifica pelo facto de serem Freguesias com maior número de áreas urbanas de génese ilegal e de alojamentos abarracados.” (PDM-CML, 2015: 109, 110) Assim percebe-se que as situações que precisam de solução mais imediata estão associadas aos alojamentos não clássicos e às AUGI, situações que ainda constituem marcos negativos no território do concelho.

- **Previsão da Necessidade de Alojamentos**

As dinâmicas populacionais estão intrinsecamente ligadas com a necessidade de construção de novos alojamentos, nesse sentido o município de Loures até 2026 segundo nos diz o PDM 2015 terá a capacidade de construção de 2 481 alojamentos nas suas áreas urbanizáveis, na categoria de espaços residenciais. Sendo esta a capacidade para nova habitação, também é de referir que o parque habitacional concelhio pretende garantir a adequação das áreas suscetíveis de urbanização com as necessidades reais que as populações aspiram. O diagnóstico feito pelo município mostra-nos que a carência habitacional do concelho conta com 5 280 fogos, o que significa que este número de carência supera em muito a capacidade de construção dos territórios do concelho. A obsolescência do parque habitacional traduz a génese bastante antiga de muitas das construções identificadas, necessitando assim de obras profundas de requalificação ou



mesmo demolição para nova construção, situação que conta com 854 casos urgentes. Todas as situações de diagnóstico às necessidades a longo prazo, até 2026 totalizam 9 865 fogos. No caso de Loures as situações mais urgentes de resolução, estão na erradicação dos alojamentos não clássicos como bairros de barracas ou as AUGI, tipologias habitacionais que impedem o desenvolvimento harmonioso e sustentável das estruturas dos perímetros urbanos do município.

Em 2014 na estimativa feita entre ofertas e necessidades habitacionais é importante referir que o total de oferta se situava em 16 960 fogos enquanto o total de necessidades estava nos 9 865, o que distância estes dois indicadores em 7 095 fogos. Uma diferença que significa que a oferta supera em quase o dobro as necessidades, porém estes números “(...) não tem em consideração a distribuição espacial das famílias carenciadas e do alojamento disponível, nem a adequação deste último às necessidades das mesmas.” (PDM-CML, 2015: 125). O que limita a abrangência total das necessidades da população. Também deve ser tida em conta para a interpretação dos dados a estrutura familiar que se tem vindo a modificar, ou seja, tem vindo a diminuir, o que influencia bastante as características das habitações que a população procura. Assim deve haver na estratégia para colmatação habitacional a preocupação em adequar as características das habitações às novas dinâmicas populacionais como a estrutura familiar, as classes etárias ou as novas formas de vida da população.

No caso de Loures a oferta habitacional não contabiliza soluções urbanísticas que têm em elaboração para certos casos mas que devem ser destacadas, como é caso dos Planos do Prior Velho, do Quartel de Sacavém e da Quinta do Correio-Mor. Que traduzem a concretização de 18 615 fogos e passariam a constituir oferta habitacional efetiva no município e ao mesmo tempo significaria a reconversão e valorização de espaços degradados e ao abandono, dando alguma dignificação aos territórios em questão.

Premissas que a estratégia que o município pretende desenvolver neste contexto da habitação deve destacar, como reitera o PDM (2015: 125) “Se por um lado, a intervenção terá de passar pela regeneração de áreas críticas e degradadas, por outro, dever-se-á apostar em novas áreas de excelência que promovam a centralidade das cidades municipais e, ainda, em áreas âncora que induzam as grandes estruturas do território.”

#### 4.5. Diagnóstico Problemático aos Perímetros Urbanos de Loures

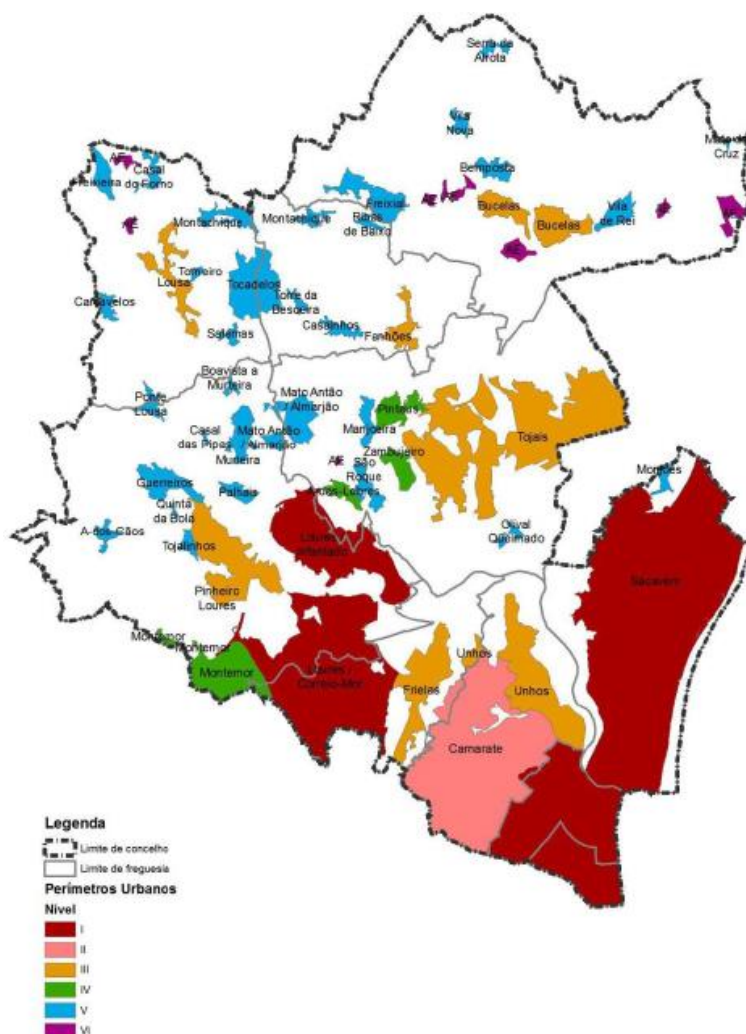
As cidades europeias encontram-se nas últimas décadas num processo de crise, facto que parece ter-se tornado um lugar-comum para todos os estudiosos dos problemas urbanos, como é o caso de Vilarés (2003). De facto, nas últimas décadas o abandono e a degradação das áreas urbanas mais antigas têm-se afirmado como um fenómeno alastrado por toda a União Europeia, mas o território nacional, sobretudo os centros urbanos das cidades têm passado por múltiplas mutações prejudiciais ao seu funcionamento. Dinâmicas decorrentes do processo acelerado de suburbanização dos perímetros urbanos principais que induziram ao forte crescimento e expansão dos seus perímetros, causa que levou à deslocação das populações do centro degradado para a nova periferia. A obsolescência dos edifícios pela fraca ou mesmo ausência total de manutenção, com poucas ocupações que na sua maioria são por parte de populações desfavorecidas, envelhecidas ou comunidades de emigrantes, somam-se para degradação física do “hardware” da cidade. Deste modo, torna-se crucial que se atue concertadamente nesta área prioritária, o que tem levado a uma transformação das políticas urbanas a aplicar.

Matéria que tem modificado a retórica política dos autarcas locais e a centrar-se á volta da necessidade de desenvolver estratégias sustentáveis de combate ao declínio dos centros da cidade com abordagens que se querem multidisciplinares para um equilíbrio económico, social, físico, cultural e ambiental das cidades. Na sequência desta mudança de paradigma, a Comissão Europeia passou a considerar a RU um eixo prioritário nas políticas de Coesão Territorial e como forma de minimizar as assimetrias regionais, ainda bastante complexas. Destaque que o Tratado de Lisboa reitera e coloca a par da visão de Coesão Económica e Social para a Europa. Assim, esta nova abordagem europeia torna transversal a intensão de trabalhar numa base territorial, económica e social, que verte a sua visão para os programas e políticas nacionais, regionais e que também os municípios têm de ter em conta.

Neste sentido, o concelho de Loures não escapou a esta mutação drástica nas estruturas urbanas do seu território de características bastante contrastantes. Onde as áreas fortemente urbanizadas e infraestruturadas convivem lado a lado com uma vasta franja urbano-rural e a zona a Norte de ocupação ruralizada. Esta coexistência deve salvaguardar a sustentabilidade local nos dois tipos de ocupação, na tentativa de inverter o processo de

fragmentação dos perímetros urbanos nas áreas de franja urbano-rural. Para o qual o PDM 2015 vê imperiosa a necessidade de consolidação do sistema urbano principal.

Assim o PDM de 2015 não pretendeu modificar a morfologia e a génese dos perímetros urbanos existentes, mas sim pretendeu enaltecer a sua própria identidade e centralidade, apostando no fortalecimento desses perímetros. Para isso aferiu-lhes outras valências que possam suplantar as carências existentes e dando resposta às necessidades da população. O que tornou o sistema urbano do concelho caracterizado pelo estabelecimento de hierarquias dos centros urbanos tendo em conta a sua dimensão e o seu grau de importância no conjunto do concelho, já que cada um dos níveis deve estabelecer prioridades de intervenção em concordância com os objetivos estratégicos definidos no PDM. Nesta sequência, o RPDM de Loures (art. 11º) estabelece a hierarquia de perímetros urbanos em 6 níveis:



**Figura 9-** Hierarquia de Perímetros Urbanos

**Fonte:** PDM-CML, 2015

|  |
|--|
| <b>Nível I</b> - Perímetros Urbanos de Loures e Sacavém  |
| <b>Nível II</b> - Perímetro Urbano de Camarate   |
| <b>Nível III</b> - Perímetros Urbanos de Bucelas, Fanhões, Frielas, Lousa, Pinheiro de Loures, Tojais e Unhos  |
| <b>Nível IV</b> - Perímetros Urbanos de Á -das-Lebres, Montemor, Pintéus e Zambujeiro  |
| <b>Nível V</b> - Perímetros Urbanos de Á-dos-Cãos, Bemposta, Boavista à Murteira, Carcavelos, Casal das Pipas, Casaínhos, Casal do Forno, Freixial, Freixeira, Guerreiros, Manjoeira, Mato Antão/Almarjão, Mato da Cruz, Monjões, Montachique, Murteira, Olival Queimado, Palhais, Ponte Lousa, Quinta da Bola, Ribas de Baixo, Salemas, São Roque, Serra da Alrota, Tocadelos, Tojalinho, Torneiro, Torre da Besoeira, Vila de Rei, Vila Nova, Zambujal |
| <b>Nível VI</b> - Perímetros Urbanos vocacionados para a fixação de atividades económicas  |

**Quadro 16-** Hierarquia de Perímetros Urbanos**Fonte:** PDM-CML, 2015

Ora esta hierarquização é definida no sentido de categorizar as intervenções urbanas para cada nível de importância do aglomerado. Assim a estratégia do PDM pretende que a cidade de Loures se afirme como um pólo agregador de funções centrais como equipamentos e serviços de nível sub-regional. Pretende-se uma “nova cidade de Loures” que faça esquecer a grande fragmentação do território concelhio e articule as suas funções com outros perímetros urbanos adjacentes, que se complementam funcionalmente e que cresçam em conectividade. No sentido de “(...) reforçar a sua centralidade face à respetiva área de influência, viabilizando o correspondente papel aglutinador de equipamentos de nível superior, de prestação de serviços especializados, de emprego qualificado e de centros difusores de conhecimento e cultura.” (PDM-CML, 2015: 343). Em relação à cidade de Sacavém a realidade é bastante diferente, já que constitui um dos territórios integrantes da primeira coroa suburbana da cidade centro e que apresenta continuidades físicas e funcionais muito fortes com Lisboa. É uma área urbana bastante edificada e com uma grande densidade populacional, uma vez que “(...)pela atração exercida por esta área urbana-industrial sobre a população dos concelhos mais rurais, tendo-se observado, na sua génese, uma ausência de qualquer planeamento urbano (...) o que provocou alterações profundas no padrão territorial deste território.” (PDM-CML, 2015: 344). Sendo vontade da autarquia que o desenvolvimento de ações de qualificação urbana contribuam para o reafirmar da centralidade de Sacavém e que virem a cidade ao seu município e não tão dependente da relação com Lisboa.

O segundo nível agrega perímetros que apresentam problemas condicionadores á implementação de estratégias de desenvolvimento do território, para o qual se consideram a revitalização, reestruturação e sustentabilidade ambiental. O que se deverá traduzir ao nível do espaço público, da concretização de infraestruturas e equipamentos de apoio às populações locais, na melhoria das acessibilidades, estratégias de afirmação e diversificação da base económica local.

Os perímetros de nível III são territórios que apresentam na sua área de influência um papel de centralidade na aquisição de bens e serviços locais, e pretendendo a estratégia do PDM reforçar essa centralidade com novas funções e melhores condições de vida para a população local. Unhos é neste nível hierárquico o perímetro que mais atenção requer, uma vez que é objetivo do PDM estruturar uma área de dominante habitacional com o objetivo de ser um contributo para a resolução da realocização dos bairros insuscetíveis de reconversão. Sendo por isso alvo de um Plano de Urbanização, no sentido de “(...)promover a integração territorial do tecido urbano físico e social, garantir a sua coesão ao nível interno e nas suas relações com a envolvente, implementar ações de reabilitação no núcleo antigo de Unhos, resolver algumas áreas de génese ilegal, promover a constituição de remate urbano e definir limites estáveis para a Várzea de Loures, impedindo e libertando a ocupação urbana nas áreas de risco das costeiras de Loures e realocalizando as edificações já aí existentes.” (PDM-CML, 2015: 347). Indo assim ao encontro das pretensões do PROT-AML em promover corredores e áreas vitais para a Estrutura Ecológica Metropolitana.

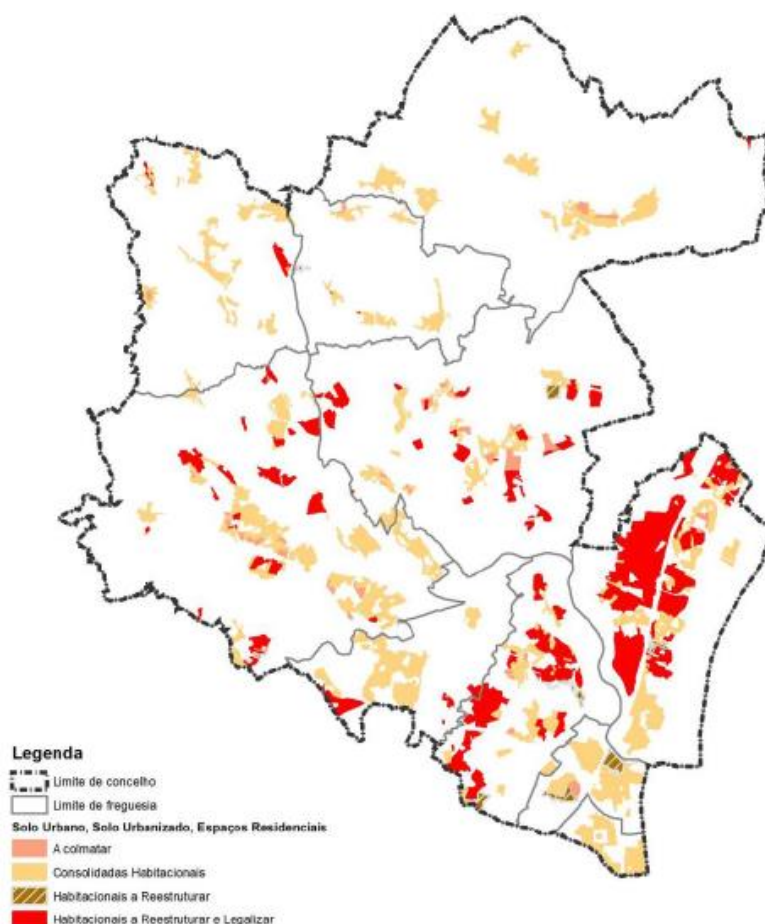
Os perímetros no nível IV caracterizam-se por depender fortemente das funções que os aglomerados de nível superior, na maioria dos casos a sua sede de freguesia, lhes pode oferecer. De índole rural, nestes perímetros coexistem funções residenciais e de atividades económicas, muitas vezes a reestruturar e que em alguns casos apresentam áreas de génese ilegal. Os objetivos para estas áreas passam pela oferta habitacional mais qualificada e maior cobertura de equipamentos. Perímetros igualmente de raiz rural e de dimensões reduzidas, os perímetros de nível V encontram-se maioritariamente a Norte do concelho e constituem o último nível hierárquico ao nível dos perímetros de dominante habitacional. Os Perímetros Urbanos de nível VI vocacionam-se para a fixação de atividades económicas e requerem especial atenção por parte da autarquia, de modo a que não interfiram com as demais funções dos aglomerados urbanos.

- **Solo Urbanizado**

Sendo esclarecido no Decreto Regulamentar nº11/2009 os critérios de classificação do solo urbano, e consequentemente na delimitação do solo urbanizado no art. 22º, classificam o que podemos considerar solo urbanizado: “ O Solo Urbanizado é aquele que se encontra dotado de infraestruturas urbanas e é servido por equipamentos.” Assim importa explorar como o solo urbanizado do concelho se classifica, já que nem todo o tipo de solo apresenta o mesmo grau de consolidação ou de infraestruturização, o que deu origem a subcategorias classificativas deste tipo de solo: Áreas Consolidadas, a Restruir ou a Colmatar. Debruçaremos maior atenção nos espaços residenciais do concelho uma vez que é nestas áreas que se contextualiza o nosso objeto de estudo, a RU.

Para esta classificação tiveram em conta “(...) a morfologia do tecido urbano, o edificado, os espaços públicos, os equipamentos, os espaços verdes e ainda a existência de Património Cultural Construído. (...) avaliada a qualidade da mobilidade e acessibilidade dos cidadãos, assim como o nível de concretização e a suficiência das infraestruturas urbanas.” (PDM-CML, 2015: 351). Todos, indicadores de influência na estruturação e adequação dos perímetros urbanos às necessidades das populações.

Segue-se o mapa do concelho com a espacialização dos seus espaços residenciais:



**Figura 10-** Espaços Residenciais de Loures

**Fonte:** PDM-CML, 2015

A primeira elação que se pode retirar do mapa é a grande presença de habitacionais a reestruturar e legalizar na UOPG Oriental e a quase inexistência a Norte, fato explicado pelo tipo de ocupação e pelas diferentes caraterísticas populacionais das duas áreas em questão. Agora de forma a percebermos como se estrutura o território de Loures em relação a estas subcategorias dos espaços residenciais, apresentamos as principais caraterísticas destas categorias e tendo em atenção os territórios suscetíveis de necessidades de intervenção como a RU, com base nas informações do PDM 2015:

- **Consolidadas Habitacionais**

Estes espaços têm como premissas a presença de infraestruturas e a estabilidade da sua tipologia de uso dominante para habitação, onde se privilegia “(...) a conservação e reabilitação do edificado existente, a colmatação dos espaços intersticiais e a qualificação do espaço público em geral e dotação de equipamentos.” (PDM-CML, 2015: 357). Ou

seja, estas constituem áreas onde a função residencial está totalmente implantada e onde as ações preferenciais passam pela melhoria e renovação das condições propícias para que essa função permaneça. Correspondem á classificação dos níveis hierárquicos dos perímetros urbanos e apesar de terem como função preferencial a residencial, podem coexistir também outros usos compatíveis como turismo, equipamentos e terciário. Coexistência que permite um reequilíbrio do modelo funcional da cidade em que a valorização e qualificação do espaço público é uma prioridade, assim como processos de qualificação do espaço urbano para uma maior articulação com os espaços verdes e equipamentos. Nesse sentido a RU apresenta-se como uma solução encontrada pelo município para a concretização desse objetivo, que desde do ano de 2009 tem vindo a ser desenvolvida, a qual explicaremos mais á frente no capítulo dedicado às intervenções que o município tem promovido nesta matéria.

- **Áreas a Colmatar**

As áreas contidas nesta categoria “(...) correspondem a áreas não ocupadas dentro do tecido urbanizado que apresentam um menor nível de infraestruturação e para as quais se preconizam intervenções urbanísticas ou arquitetónicas que permitam criar ou regularizar as condições de utilização, de tipologia ou de forma urbana, de modo a promover a consolidação e valorização dos respetivos perímetros urbanos.” (PDM-CML, 2015: 360) Estas áreas apresentam-se como espaços de baixa infraestruturação e que carecem de algumas intervenções urbanas para que possam chegar á consolidação da categoria anterior. Ou seja, confere uma possibilidade de expansão urbana equilibrada e sustentável de modo a fornecer uma alternativa de urbanização às necessidades das populações. Estas áreas não são exclusivas dos perímetros urbanos mais urbanizados, mas também se encontram em vazios de solo rural infraestruturados.

Mais especificamente, a Norte do concelho na freguesias de Bucelas, onde se localiza a nossa área de estudo, esta categorização advém da necessidade de capacitar estes aglomerados de alguma expansão, tanto para os naturais, por exemplo jovens que se queiram fixar nas suas terras, como para aqueles que procuram a área Norte do concelho “(...) para 2ª habitação e por “cidadinos” adeptos da vida rural que, muitas vezes, trabalham em Lisboa, podendo, por estas razões, estas áreas darem resposta a esta procura (...)” (PDM-CML, 2015: 361). No caso de Bucelas, a área Norte da vila mantém duas



áreas a colmatar, onde se integra a proposta da Variante a Bucelas (em anexo), projeto com vários anos e que se torna cada vez mais crucial á sustentabilidade urbana e ambiental da área, como a requalificação das áreas consolidadas desta vila.

Estas áreas a colmatar pressupõem a grande fragmentação dos espaços residenciais do concelho e torna possível o fortalecimento do sistema urbano. De modo a aferir o concelho de áreas urbanas modernas, eficientes e sustentáveis ao nível das novas infraestruturas, equipamentos de proximidade e valorização do espaço público, mas sempre com a premissa de manutenção da identidade de lugar e preservação do existente.

- **Áreas Habitacionais a Reestruturar**

Desqualificadas severamente tanto a nível social como urbanístico, estas áreas caracterizam-se, segundo o PDM (2015: 364) “(...) pelas deficientes condições de vida das populações residentes e, simultaneamente, pela forte desqualificação dos territórios.” Infelizmente o território de Loures conta com diferentes casos que se inserem nesta categoria, exemplo disso é a Vila Valente em Moscavide, Bairro CAR no Zambujal ou ainda o Bairro de Fetais. Com várias décadas, estas áreas encontram-se em avançado estado de obsolescência tanto ao nível do parque habitacional como do espaço público, e em alguns casos com conflitualidades de uso e pré-existências por resolver.

Apresentando-se um dos exemplos no concelho, a área do Quartel de Sacavém figura nesta categoria através de um Plano Pormenor em que se prevê uma intervenção urbanística com o objetivo: “(...) concretização da estrutura verde através da criação de parques urbanos que se articulam entre si, reabilitação de um conjunto de valor patrimonial na Praça da República, para instalação de equipamentos públicos de referência, fundamental para a consolidação da cidade de Sacavém, oferta de habitação qualificada e reordenamento viário da área em causa.” (PDM-CML, 2015: 364). Ou seja, pretende dar-se novas funções a uma área intervencionada de forma a valorizar e dotar o local e a região de infraestruturas de um conjunto patrimonial em Sacavém, que pode constituir uma alavanca de atração de novos moradores e até mesmo de forasteiros ao novo espaço central construído.

- **Áreas a Reestruturar e Legalizar**

A grande fragmentação do território de Loures pressupõe a existência de diversos problemas urbanísticos e esta categorização de espaço corresponde a um desses problemas, as Áreas Urbanas de Génese Ilegal em solo urbano. São áreas que na sua génese de constituição nunca tiveram uma preocupação de sustentabilidade urbanística e são territórios de pouca qualidade infraestrutural e a necessitar de intervenções urgentes de renovação e valorização de infraestruturas e construção, muitas vezes de raiz, de espaços verdes e promoção de centralidades. O que muitas vezes significa a demolição de elementos dissonantes e constrangedores á substituição de usos obsoletos. O objetivo de coesão socioterritorial só será possível com uma reconversão profunda do espaço, passando pela melhoria do sistema viário, construção de equipamentos e espaços verdes. Para a qualificação urbana e ambiental da área consoante o desenho urbano em que esta se insira, o que será possível através do instrumento de unidade de execução.

## 5. O Planeamento e a Reabilitação Urbana em Loures

### 5.1. Instrumentos de Gestão Territorial do Município

O Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial aprovado pelo DL n.º 380/99 e revogado pelo DL n.º 80/2015, estabelece um sistema de gestão territorial que assenta na articulação coordenada em quatro âmbitos, são eles: o âmbito nacional, regional, intermunicipal e por fim no âmbito municipal. Os instrumentos concretizados no âmbito municipal e que no caso se referem ao município de Loures passam pelo Plano Diretor Municipal (PDM), os Planos de Urbanização e os Planos de Pormenor. Define-se juridicamente o principal instrumento de âmbito municipal, como: “O Plano Diretor Municipal estabelece o modelo de estrutura espacial do território municipal, constituindo uma síntese da estratégia de desenvolvimento e ordenamento local prosseguida, integrando as opções de âmbito nacional e regional com incidência na respetiva área de intervenção”. (DL n.º 380/99).

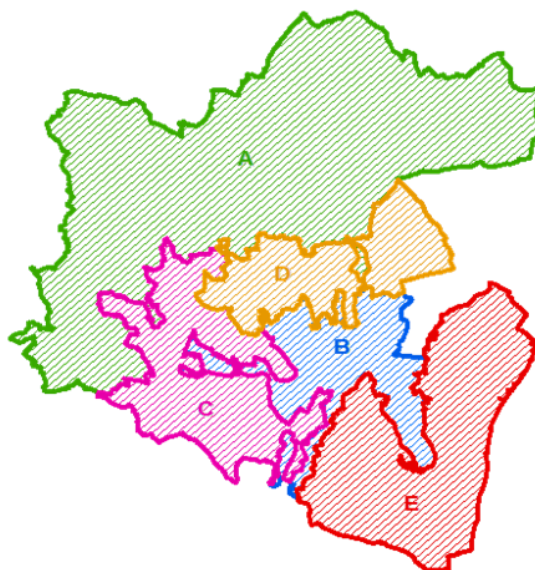
O território de Loures é classificado “Como um território bastante assimétrico marcado pelo contraste entre áreas fortemente urbanizadas e infraestruturadas, uma vasta franja urbano-rural e uma zona norte que mantém características rurais de ocupação do território, mas em processo de mutação por se integrar numa situação geográfica periurbana.” (PDM-CML, 2015: 15). Sendo de difícil conjugação a índole urbana vs rural dos diferentes aglomerados, ficando consequentemente a sustentabilidade da política municipal posta em causa. Assim de forma a promover um maior equilíbrio territorial na programação e execução das políticas municipais o concelho de Loures está dividido, segundo o art. 200.º do RPDM (Regulamento do Plano Diretor Municipal) de Loures, em 5 UOPG (Unidade Operativa de Planeamento e Gestão). Unidades definidas para uma individualização de estratégias de desenvolvimento específico para cada UOPG, de modo a garantir o equilíbrio e adequação às dinâmicas dos territórios de Loures. Esta foi a forma encontrada para dar resposta à complexidade de problemas do território concelhio, remetendo toda a ação do município para a articulação com instrumentos de gestão territorial como planos de urbanização, planos pormenor ou unidades de execução que farão toda a diferença na correção das suas problemáticas, assentes na atuação concertada entre o município e os atores locais. Estas unidades foram delimitadas pela coerência interna que apresentam nas características da sua rede de infraestruturas, da rede de equipamentos, da rede de espaços públicos, da estrutura ecológica urbana e também pelos

eixos de atividades económicas predominantes. As 24 SUOPG (Subunidade Operativa de Planeamento e Gestão) por sua vez encontram-se assentes em áreas a necessitar de intervenções significativas, como núcleos urbanos antigos, áreas degradadas ou áreas a reestruturar. Áreas que se destinam à concretização de objetivos programáticos relativos à qualificação socioeconómica ou ainda em áreas onde se pretende uma estruturação urbanística ou programada. A sua concretização articula-se com a resolução de necessidades de realojamento de populações ou atividades, ou com a concretização do quadro de programação da estrutura ecológica urbana, sistema de mobilidade urbana ou da rede de equipamentos de nível superior. (PDM-CML, 2015: 590)

A divisão territorial em 5 UOPG regulamentada na revisão do PDM de Loures de 2015, abrange a totalidade do território do concelho e afigura-se como uma forma de responder “(...) á grande heterogeneidade territorial do concelho conjugada com fatores de condicionantes legais e com a estratégia territorial delineada pelo PROTAML.” (PDM-CML, 2015: 591). Sendo uma forma de aplicabilidade das estratégias municipais para as 5 unidades territoriais que apresentam características agregadoras e identitárias que ditam esta divisão. Nesse seguimento e de acordo com o redigido no documento interno da CML, Regulamento do Plano Diretor Municipal de Loures (PDM-CML) figuram:

**UOPG A – Norte    UOPG B – Várzea e Costeiras    UOPG C – Loures**

**UOPG D – Eixo Logístico    UOPG E – Oriental**



**Figura 11-** UOPG do Concelho de Loures

**Fonte:** CML, 2016

A UOPG A relativa á área Norte do município, de cariz mais rural, é onde predominam espaços agrícolas e florestais, e onde as atividades económicas ligadas á agricultura proliferam. É composta pela parte ocidental da freguesia de Loures, uma faixa a norte das freguesias de S. Antão do Tojal e S. Julião do Tojal e a totalidade das freguesias de Lousa, Fanhões e Bucelas. Sendo que o objetivo principal passa pela: “Concretização da Rede Ecológica Metropolitana, mediante a conciliação da vocação ambiental e dos valores patrimoniais identificados, considerando as respetivas atividades económicas de produção agrícola e florestal em que deverão ser promovidos sistemas e práticas agrícolas e florestais multifuncionais, fundados em princípios de uso e gestão sustentável, designadamente na conservação dos recursos naturais e da biodiversidade, a par do desenvolvimento turístico e económico e do incentivo à fixação da população.” (PDM-CML, 2015: 596)

A UOPG B relativa à Várzea de Loures e Costeiras, abrange a planície aluvial do Rio Trancão, a confluência deste com os seus principais afluentes e costeiras. Sendo objetivo a “Criação do Parque Agrário da Várzea e Costeiras de Loures (PAVCL), entendido como um parque de importância supramunicipal, de mediação entre o rural e o urbano, diferenciador do território relativamente a toda a AML, valorizando a várzea de Loures enquanto entidade central, de identidade e coesão concelhia.” (PDM-CML, 2015: 600). O território da Várzea pode constituir um elemento diferenciador de Loures como território urbano em confluência com a sua índole mais rural, enraizada a Norte. Podendo a Várzea configurar um espaço de lazer e recreio, salvaguardando a preservação dos elementos naturais que proliferam e acabando por constituir um elemento de identidade e regenerador da coesão entre o espaço urbano e rural, presentemente dissociados.

Quanto à UOPG C, que abrange a cidade de Loures e a sua envolvente, integrando os perímetros urbanos que mantém relação funcional com a cidade, como Frielas, Pinheiro de Loures, Moninhos, Tojalinho, Murteira, Mato Antão e Casal da Serra. Sistema que se “Apoia na estrada nacional 8 e que é uma ocupação no fundo linear (...) onde haviam várias pequenas povoações que foram crescendo e fruto deste crescimento ao longo do século XX e atualmente encontram-se como um contínuo (...)” (FP, 2016). O objetivo geral e agregador destes perímetros urbanos mais dependentes da cidade, passa pela “Consolidação da cidade de Loures enquanto entidade alargada que protagonize uma unidade territorial de excelência, polarizadora e competitiva a nível regional, valorizando-a através da concretização integrada de equipamentos estruturantes, de novos espaços de

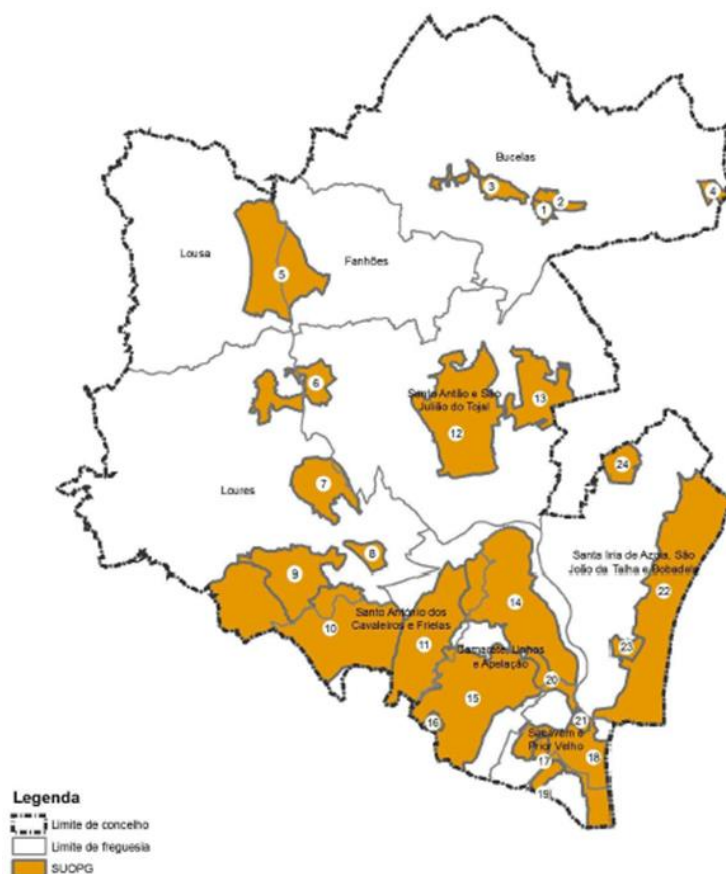
atividades económicas, de habitação qualificada e de uma estrutura ecológica contínua que promova a articulação das várias centralidades existentes e propostas.” (PDM-CML, 2015: 604). Este objetivo tenta consolidar a cidade como unidade territorial protagonista da hierarquia concelhia, com características de multifuncionalidade e coesão territorial, e torna primordial que se promova a capacitação das suas estruturas internas de modo a que dê respostas eficazes à sua população e se afirme no panorama metropolitano onde se insere.

A UOPG D do Eixo Logístico do concelho, tem como ponto central e desencadeador das dinâmicas existentes na área, o MARL. Abrangendo os perímetros de atividades económicas e os perímetros urbanos dos Tojais, Pintéus, Zambujeiro, A-das-Lebres, Manjoeira e São Roque. Onde predominam atividades económicas e de logística, esta área deve salvaguardar a relação que os pequenos perímetros urbanos têm vindo a desenvolver ao longo das vias de circulação principal, uma vez que as “áreas de atividades económicas dispersas onde não é fácil identificar onde começam e onde acabam.” (FP, 2016). Havendo problemas associados a esta mistura entre habitacional e comercial “Sim, há uma mistura e além da mistura há até promiscuidade! Porque há uma grande influência negativa das atividades económicas no espaço urbano, em termos de ruído, do impacto que essas atividades têm nas habitações!” (FP, 2016). Assim, o objetivo estratégico principal pretende a “Consolidação do pólo de logística e de indústria e terciário dos Tojais, através do desenvolvimento urbano suportado essencialmente em princípios de compactação, reestruturação e programação das atividades económicas estruturantes como motores de desenvolvimento, associada ao fortalecimento da rede de transportes e circulação, reforçando as aglomerações urbanas de estruturação local, Santo Antão do Tojal e São Julião do Tojal.” (PDM-CML, 2015: 608).

A UOPG Oriental apresenta “duas realidades diferentes”. Composta pelo perímetro urbano de Sacavém, estendendo-se do núcleo central de Sacavém para Norte até ao município de Vila Franca de Xira, integrando os perímetros urbanos de Camarate, Apelação e Unhos. Sistema urbano “(...) junto ao rio Tejo um contínuo desde Moscovide a Sul que faz fronteira com Lisboa, tem todo um contínuo urbano até Vila Franca de Xira, apoiado na nacional 10. Tecido com várias ocupações fechadas em bairros com estruturas independentes, sem articulação efetiva entre os vários tecidos, existem ligações pontuais e muitas vezes essas ligações tornam-se constrangimentos.” (FP, 2016). Área com características marcadas pela proximidade á capital, o que tem contribuído para o

desequilíbrio das ocupações, muitas delas ilegais, e para a miscelânea social e económica que este território suporta. Figura como objetivo geral de atuação a “Consolidação da cidade de Sacavém enquanto centralidade estruturadora do eixo Sacavém -Vila Franca de Xira e da parte oriental do município de Loures, através do reequilíbrio da ocupação no seu interior e nos aglomerados envolventes, da supressão de carências socio urbanísticas, da consolidação dos perímetros urbanos e do reforço da identidade local.” (PDM-CML, 2015: 612).

Sendo a estratégia para este território pautada pelo reequilíbrio da forte densidade residencial, afirmação dos seus núcleos centrais como Sacavém ou intervenções urbanas que combatam as carências e os desequilíbrios sócio territoriais existentes. Na intenção de oferecer resolução e especial atenção às problemáticas estruturantes de territórios locais e a projetos de estruturação municipal, surgem as SUOPG inscritas nas respetivas UOPG. São unidades que se referem à identificação das necessidades de execução em cada um dos territórios identificados, visando a transformação e a forma de ocupação das áreas em SUOPG, devendo ser antecedidas da formulação de instrumentos de programação e execução, como Planos de Urbanização, Planos Pormenor ou Unidades de Execução.



**Figura 12- SUOPG do Concelho de Loures**

**Fonte:** PDM-CML, 2015

| UOPG A – Norte  |  |  |  |   |
|---|--|--|--|---|
| <b>SUOPG 01</b><br>Núcleo Antigo de Bucelas           | <b>SUOPG 02</b><br>Área a Norte de Bucelas                     | <b>SUOPG 03</b><br>Freixial                | <b>SUOPG 04</b><br>Cabeço da Rosa              | <b>SUOPG 05</b><br>Tocadelos                    |
| UOPG B - Várzea e Costeiras                           |  |  |  |   |
| <b>SUOPG 11</b><br>Frielas                            | <b>SUOPG 12</b><br>Tojais                                      | <b>SUOPG 14</b><br>Unhos                   | <b>SUOPG 15</b><br>Camarate                    |   |
| UOPG C – Loures                                       |  |  |  |   |
| <b>SUOPG 06</b><br>Murteira/Mato Antão/Casal da Serra | <b>SUOPG 07</b><br>Pólo de Atividades Económicas de Sete Casas | <b>SUOPG 08</b><br>Zona Nascente de Loures | <b>SUOPG 09</b><br>Quinta do Correio-Mor       | <b>SUOPG 10</b><br>Santo António dos Cavaleiros |
| UOPG D - Eixo Logístico                               |  |  |  |   |
| <b>SUOPG 12</b><br>Tojais                             |  | <b>SUOPG 13</b><br>Arneiro                 |  |   |
| UOPG E – Oriental                                     |  |  |  |   |
| <b>SUOPG 14</b><br>Unhos                              | <b>SUOPG 15</b><br>Camarate                                    | <b>SUOPG 16</b><br>Fetais                  | <b>SUOPG 17</b><br>Prior Velho/Quinta da Serra |   |



|  |  |   |                                       |
|--|--|---|---------------------------------------|
| <b>SUOPG 18</b><br>Sacavém/Prior Velho/Moscavide | <b>SUOPG 19</b><br>Quinta da Vitória   | <b>SUOPG 20</b><br>Ribeira da Apelação                            | <b>SUOPG 21</b><br>Quartel de Sacavém |
| <b>SUOPG 22</b><br>Plataforma Ribeirinha         | <b>SUOPG 23</b><br>Quinta dos Remédios | <b>SUOPG 24</b><br>Ampliação do Parque Urbano de Stª Iria (PUSIA) |                                       |

**Quadro 17-** SUOPG do Concelho de Loures**Fonte:** PDM-CML, 2015

Na tentativa de dar uma resposta equilibrada nos territórios heterogéneos de Loures, é necessário perceber qual a visão que o PDM (2015) estabelece para o território municipal. Nesse sentido, estabelece-se uma visão sistémica, no sentido de contribuir para o desenvolvimento sustentável do território municipal. Visão que se estrutura em 3 eixos: *Qualificação Ambiental e Territorial*, *Coesão Socio Territorial* e a *Qualificação Socioeconómica*. Eixos que refletem as preocupações do órgão de gestão, de modo a colmatar os problemas e deficiências do modelo territorial de Loures. Assim no contexto das temáticas em estudo, estes 3 eixos demonstram a necessidade e pertinência de uma ERU para os territórios do concelho, assim como valoriza o papel da eficiência energética na salvaguarda dos recursos naturais e na qualidade de vida da população.

Nesse sentido, a visão estratégica em matéria de Qualificação Ambiental e Territorial pretende “Contribuir para a redução de emissões poluentes, incentivando o aumento da eficiência energética dos edifícios.” e “Promover a coesão e requalificação dos perímetros urbanos, através da reabilitação urbana, qualificação do espaço público ou reestruturação urbana, com particular incidência sobre as áreas urbanas centrais, os núcleos urbanos antigos, áreas degradadas e áreas urbanas de génese ilegal.” (PDM, 2015: 89). Ora, estes 2 objetivos vão exatamente ao encontro do nosso objeto de estudo, na medida que tanto a EE dos edifícios será um dos pontos a promover na proposta de intervenção a formular, assim como a requalificação dos perímetros urbanos através da RU e qualificação do espaço público é prioritário no caso de estudo, já que engloba um centro urbano antigo, Bucelas. A intervenção a propor tem ainda adjacente a intenção de qualificar a rede urbana de mobilidade e promover novas formas de mobilidade suave, assim como reduzir a fragmentação e a desestruturação urbanística articulando a área em estudo com as áreas consolidadas adjacentes.

Em termos de Coesão Socio Territorial, o objetivo de “Promover a equidade territorial, enquadrando ações sociais e urbanísticas integradas (...)” (PDM, 2015: 91)

torna-se de crescente importância, já que cada vez mais as intervenções nos perímetros urbanos são vistos como formas de intervir em várias dimensões. O que pode criar condições de igualdade no acesso à habitação, aos equipamentos e serviços e ao mesmo tempo recuperar as áreas urbanas degradadas e de génese ilegal do concelho, promovendo ações de reestruturação urbana que reforcem a pertença socio-urbanística, a competitividade e atratividade de cada aglomerado. Intervenções que terão consequências desejáveis como a maior atração de população jovem a residir nestas áreas, contribuindo para a renovação geracional das áreas urbanas envelhecidas.

Por último, o eixo Qualificação Socioeconómica estrutura o modelo territorial de desenvolvimento em vetores integrantes á nossa temática, uma vez um aglomerado urbana nunca se poderá desenvolver sem que a dinâmica social e económica esteja salvaguardada. Assim a valorização territorial e económica das áreas rurais do concelho, como é caso a nossa área de estudo, é uma prioridade na estratégia do PDM. Tanto que “Revalorizar o meio rural e o sector primário, defendendo o solo rural de fenómenos de expansão urbana não planeada, de perda de solo produtivo e de desqualificação da paisagem (...)” e “Estabelecer oportunidades de desenvolvimento do sector turístico e das funções de recreio e lazer (...)” (PDM, 2015: 92). Constituem oportunidades de diferenciação e alavanca no desenvolvimento destas áreas que até então têm tido menores atenções em relação aos centros urbanos hierarquicamente mais importantes. Nesse contexto, a valorização territorial e o planeamento e gestão destas áreas passam por evidenciar a diversidade territorial concelhia, como reabilitar ou conservar os recursos territoriais, culturais e naturais na tentativa de dignificar estas áreas.

A revisão do PDM transversalmente nos 3 eixos estratégicos dá um enfoque especial às estruturas existentes, como todo o tipo de aglomerados urbanos, sejam eles de génese rural ou urbana. Esse enfoque baseia-se num novo modelo territorial, onde são privilegiados a regeneração, reurbanização, revitalização e reabilitação articulados com a redução de emissões poluentes, através da valorização das políticas ambientais e das políticas de mobilidade que promovam o transporte público e os modos suaves. Entende-se assim que as temáticas em estudo, a RU e a EE são prioridades do município no seu novo modelo territorial.

De acordo com o diploma DL nº80/2015, os IGT de âmbito municipal além de incidirem no PDM, figuram ainda como elementos de gestão do território os planos de

urbanização e os planos pormenor. Assim, Loures também tem em vigor (PDM-CML, 2015: 93):

- a) Plano de Pormenor da Quinta de Almostéis;
- b) Plano de Pormenor da Quinta do Correio-Mor;
- c) Plano de Pormenor do Bairro da Petrogal.

## **5.2. Histórico da Reabilitação Urbana no Município**

Desde 2009 o município tem vindo a reconhecer os graves problemas que as áreas urbanas do seu território têm vindo a apresentar. Muito por causa da grande presença de atividades industriais, carentes de mão-de-obra, o que muitas vezes faz com que os seus trabalhadores se instalem em habitações precárias e em condições de extrema insalubridade, condição que se vai propagando pelo território municipal. Mas também é notória a grande procura de habitação por parte de populações que trabalhando fora do concelho, procuram Loures pela proximidade geográfica, como são caso os trabalhadores de Lisboa. Assim, a RU tornou-se uma possibilidade á reconversão dos territórios mais debilitados urbanisticamente, mas também um veículo para corrigir problemas económicos e sociais que esses tecidos urbanos apresentam desde a sua génese. O primeiro passo dado pela CML passou por promover a declaração da área crítica de recuperação e reconversão urbanística (ACRRU) de Moscavide, Portela, Prior Velho e Sacavém, através do DL n.º 2/2009.

Ação que adveio da insuficiência urbanística verificada nestas áreas e para as quais se tornou necessário promover ações que invertessem a degradação e declínio identificados. Porém, com o surgimento do regime jurídico da reabilitação urbana (RJRU), no DL n.º 307/2009, a autarquia decide converter as ACRRU em ARU – ARU de Moscavide e a ARU de Sacavém. As quais viram associadas “(...) operação de reabilitação urbana (ORU) simples, consistindo numa intervenção integrada de reabilitação urbana dirigindo-se primacialmente à reabilitação do edificado, num quadro articulado de coordenação e apoio à respetiva execução. Estas ARU têm por objetivo geral a reabilitação dos edifícios da área de intervenção, mediante incentivos e apoios aos seus proprietários e titulares de outros direitos, ónus e encargos sobre quem impende o dever reabilitação, numa intervenção integrada e coerente que atenda aos problemas

físicos, funcionais, económicos, sociais, culturais e ambientais existentes.” (PDM-CML, 2015: 358). Pretendendo-se que estas fossem as duas áreas pioneiras de uma estratégia a longo prazo em que o município se apoiaria, de forma a intervir na edificação degradada melhorando as suas condições de utilização e valorizando o património cultural existente.

No ano de 2013 é desenvolvida uma estratégia alargada de RU a vários perímetros urbanos degradados e com valor patrimonial no concelho, o que levou á delimitação e consequente aprovação de 21 ARU e suas ORU simples. A seleção das áreas a delimitar seguiram as seguintes características:

a) **Núcleos Antigos:** “(...) áreas urbanas com valor patrimonial, que em regra coincidem com o pólo de origem dos aglomerados, correspondem aos tecidos mais antigos representativos da estrutura urbana, da morfologia e dos elementos arquitetónicos iniciais.” (PDM-CML, 2015: 359). As intervenções de reabilitação que se pretendem desenvolver devem promover a preservação da sua identidade e a forma como estas áreas antigas têm influência nas áreas adjacentes. Mesmo as intervenções no edificado devem ter em conta o contexto local em que se inserem, de modo a enaltecer a relação de complementaridade entre o antigo e o reabilitado, como refere o seguinte excerto: “As intervenções em edifícios dissonantes devem visar a sua requalificação estética e reintegração na envolvente, mediante as alterações necessárias à sua contextualização ou mesmo à substituição integral.” (PDM-CML, 2015: 359). Decorrente destas premissas foram delimitadas 14 áreas do grupo dos núcleos antigos para integrar as ARU:

|                   |                                   |                                |                                 |
|-------------------|-----------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| <b>1) Bucelas</b> | <b>2) Freixial</b>                | <b>3) Lousa</b>                | <b>4) Cabeço de Montachique</b> |
| <b>5) Fanhões</b> | <b>6) Pinheiro de Loures</b>      | <b>7) Pintéus</b>              | <b>8) Santo Antão do Tojal</b>  |
| <b>9) Frielas</b> | <b>10) Unhos</b>                  | <b>11) Loures – Centro</b>     | <b>12) Zambujal</b>             |
|                   | <b>13) Loures – Igreja Matriz</b> | <b>14) Santa Iria da Azóia</b> |                                 |

**Quadro 18-** Áreas em Núcleos Antigos a Integrar as ARU **Fonte:** PDM-CML, 2015

b) **Outras Áreas Urbanas:** áreas que se encontram em avançado estado de degradação e áreas de concentração de elementos de valor patrimonial, em pólos de origem dos aglomerados “Elementos (...) que mantêm a coerência da composição, constituindo-se como referência patrimonial no conjunto em que se inserem, mesmo

quando integrados em contextos urbanos descaracterizados.” (PDM-CML, 2015: 359). Elementos que potenciam o desenvolvimento socio urbanístico destes pólos de origem dos aglomerados. São eles:

|   |  |   |                        |
|---|--|---|------------------------|
| <b>15) Apelação</b>                         | <b>16) Bobadela</b>                            | <b>17) Camarate</b>                             | <b>18) Prior Velho</b> |
| <b>19) São João da Talha – Área Central</b> | <b>20) São João da Talha – Bairro Operário</b> | <b>21) São João da Talha – Vale de Figueira</b> |                        |

**Quadro 19-** Outras Áreas Urbanas a Integrar as ARU **Fonte:** PDM-CML, 2015

Estas 21 ARU juntam-se assim às de Moscavide e Sacavém, cobrindo a totalidade das freguesias do concelho, com exceção da Portela e Santo António dos Cavaleiros, que constituem áreas de edificação mais recente. Porém esta abordagem às 23 ARU não teve os resultados que se esperavam, uma vez que apenas foram reabilitados 2 edifícios multifamiliares em Sacavém e Moscavide, num total de 25 fogos habitacionais. O que por parte da autarquia se justifica pela falta de eficiência na concretização da estratégia, ainda em vigor pois ainda não foi revogada, e pela falta de divulgação junto da população e nos espaços que mais necessitariam deste tipo de intervenção. Visão defendida pelo coordenador da nova estratégia de RU, o Arquiteto FP (2016) “A estratégia está sempre ligada a uma operacionalização e quando foi defendida esta estratégia não foi previsto, nem pensado haver uma divulgação... nem definir boas práticas, modelos de intervenção... para que não hajam equívocos na aplicação prática (...)” Equívocos estes que as populações têm e não conseguem esclarecer se não lhes forem transmitidos. E que por vezes, mesmo o próprio município não consegue estabilizar “(...) nunca foram transmitidos nem estabilizados critérios de intervenção, que eu acho que previamente na estratégia deviam estar estabilizados!” (FP, 2016). Problema que a nova estratégia pretende corrigir, assim como “Outra coisa que falhou foi a divulgação, porque apesar de ter sido feito algum lançamento na comunicação social é uma coisa que devia ter uma divulgação mais na proximidade! Nas freguesias, fazer encontros nas associações... e no fundo chamar as pessoas, que deve ser o papel do município, chamar as pessoas para todos em conjunto enveredarem uma operação de Reabilitação Urbana.” (FP, 2016). Assim, pretende-se que a nova estratégia seja redirecionada com maior proximidade à

população, alargada a todas as UOPG do território de Loures e com novos critérios de delimitação das ARU.

### 5.3. Estratégia para a Reabilitação Urbana 2016-2026

Com o fracasso da ERU anterior e incumbindo à autarquia a definição de medidas que combatam a insuficiência e degradação dos territórios urbanizados no âmbito do parque edificado, infraestruturas, equipamentos ou espaços públicos de uso coletivo. São assim formuladas novas ARU e respetivas ORU tendo em conta os novos parâmetros da revisão do PDM e os dados do INE, referentes às áreas mais problemáticas nesta matéria. Este processo de delimitação enquadra-se assim no RJRU (DL 307/2009) com as alterações feitas na Lei 32/2012, que veio trazer novas elegibilidades nos territórios de Loures “(...) o novo diploma abre a própria metodologia que foi adotada pela autarquia, foi abrir as ARU à maior parte do município.” (FP, 2016). Na intenção de enveredar numa nova abordagem de intervenção urbana “(...) foi necessário estabilizar critérios.” (FP, 2016). Devido à grande fragmentação territorial e para que não houvesse uma ambiguidade na escolha das áreas a serem delimitadas. Estratégia baseada na contenção dos perímetros urbanos e na articulação com as políticas nacionais nesta matéria, tendo as questões ambientais salvaguardadas na promoção de mobilidades suaves e na redução de CO<sub>2</sub>. Apresenta também preocupações no reforço da coesão social nos aglomerados a intervir, já que as condições de vida da população carenciada que habita em grande parte do parque edificado degradação do município, não tem capacidade financeira para intervir nas suas habitações. A ERU surge assim não só como uma intervenção física mas deve também ser vista como um mecanismo de intervenção social, dinamizador do mercado de arrendamento e de sectores como a construção ou outras atividades económica que beneficiam da fixação da população nestes aglomerados urbanos.

Assim “(...) preconizam-se operações de reabilitação urbana simples, o que significa que a Estratégia apontada se dirige fundamentalmente para a reabilitação do edificado numa ótica da sua manutenção, beneficiação, segurança estrutural, reforço antissísmico e adoção de certificação energética, visando uma economia energética e conforto térmico e acústico dos edifícios.” (ERU<sup>2</sup>, 2016: 1). Para isso foram estabelecidos critérios para elegibilidade dos territórios a serem incluídos nas ARU de Loures:

| Critérios de Delimitação   |   |
|--|---|
| <b>Solo Urbano</b>   | Perímetros urbanos do PDM, para ilustrar a heterogeneidade espacial das áreas urbanas do concelho e o seu nível de fragmentação principalmente nas áreas mais rurais, o que se traduz no número de ARU delimitadas e na sua dimensão muito variável.  |
| <b>Dominante Habitacional</b>  | Foram selecionadas as áreas de “Solo Urbanizado” (PDM): Nas categorias “Consolidados Habitacionais”, “Habitacionais a Reestruturar e Legalizar” que correspondem às AUGI na medida que a sua inclusão poderá ser um fator incentivador e facilitador na reconversão de alguns destes bairros, “Habitacionais a Reestruturar” e “Mistas a Reestruturar”. Foram também selecionadas áreas de equipamentos de utilização coletiva, áreas turísticas em meio urbano e um conjunto de áreas verdes de recreio e lazer integrantes do aglomerado urbano e que deverão ser alvo de ações integradas pelo município ou em parceria com os particulares. |
| <b>Idade do Edificado</b>  | Áreas predominantemente constituídas por edifícios com mais de 20 anos, o que pressupõe nos 10 anos de vigência das ARU a idade do edificado irá atingir os 30 anos, podendo assim beneficiar do RERU (DL n.º 53/2014).   |
| <b>Consolidação Urbana, Continuidade Espacial, Elegibilidade dos Limites</b> | Limites facilmente reconhecíveis baseados em limites físicos (ex. vias, linhas de água) justificam a exclusão ou inclusão de algumas áreas de fronteira.  |
| <b>Centralidade Urbana</b>   | Áreas que, pelo seu valor formal e funcional, se constituem como espaços de referência e aglutinadores das vivências da comunidade (ex. Praças, Largos, eixos comerciais).  |
| <b>Património Classificado, Valores Patrimoniais e Culturais</b>             | As áreas ou edifícios de valor cultural pelo património arquitetónico ou arqueológico que representam ou pela referência histórica dos usos associados que contribuam para a memória e identidade do concelho.  |
| <b>Identidade Local</b>  | Para a manutenção da identidade dos lugares, especialmente na zona norte, será fundamental que a reabilitação do edificado se alie às exigências estruturais, funcionais e manutenção da sua identidade.  |

**Quadro 20-** Critérios de Delimitação das ARU **Fonte:** Doc. Interno ERU<sup>1</sup> -

CML (2016)

Critérios definidos pelos técnicos do município, fruto de várias visitas de campo para averiguação dos problemas e necessidades dos aglomerados urbanos do concelho, entre

a grande heterogeneidade da dominante rural com pequenos aglomerados concentrados e grandes áreas de dominante urbana situadas na proximidade à capital. Outro fator influenciador das grandes ruturas e desagregação dos tecidos urbanos de Loures na sua génese, morfologia, usos e ocupação humana são as várias infraestruturas viárias, acessos à ponte Vasco da Gama, caminho-de-ferro, parte do aeroporto de Lisboa, que rompem dinâmicas territoriais. Esta nova delimitação de 32 ARU alarga a delimitação das ARU em vigor. Com intenção de atuar transversalmente por todo o território, adotou as 5 UOPG do PDM na operacionalização desta operação de RU na qual se conjugam objetivos comuns para cada área. Tendo sido delimitadas as seguintes ARU:

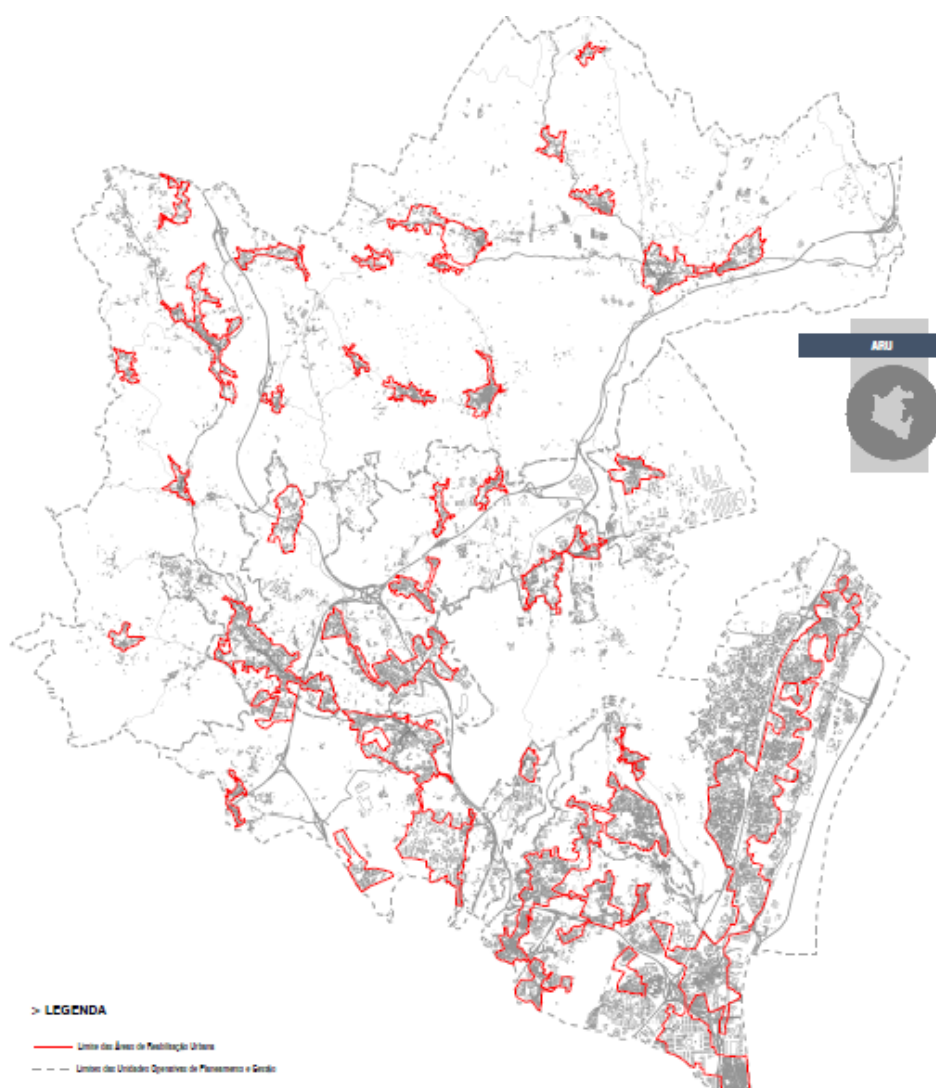
**UOPG A Norte - 16 ARU**

**UOPG C Loures - 7 ARU**

**UOPG D Eixo Logístico - 5 ARU    UOPG E Oriental - 4 ARU**

A UOPG B não contemplou qualquer ARU uma vez que se trata de uma área de solo rural, inundável e com explorações agrícolas que não se pretende urbanizada. O grande número de ARU levantou questões no seio da própria autarquia “(...) a partir do momento em que nós alargamos a todo o território as ARU, perdemos o impacto do que é essa operação no território! Ficam dispersas... portanto não havendo essa concentração, não têm visibilidade!” (FP, 2016). Sendo este o grande problema que se antevê na nova ERU, já que fruto desta delimitação 33% do solo urbano do concelho insere-se em ARU, abrangendo 79% dos residentes.





**Figura 13-** Delimitação das ARU do Concelho **Fonte:** Doc. Interno ERU<sup>2</sup> - CML (2016)

As operações de RU simples são pautadas essencialmente pela reabilitação do edificado na perspetiva da sua manutenção, beneficiação, segurança estrutural, antissísmico e adoção de certificação energética. Visando uma economia energeticamente mais eficiente com benefícios para o conforto térmico e acústico do edificado e vão ao encontro dos objetivos definidos no RJRU, como sendo essenciais numa operação de RU. Com a reabilitação dos edifícios que se encontram degradados ou funcionalmente inadequados às novas funções exigidas, significa reabilitar os tecidos urbanos degradados. Modernizar as infraestruturas requalificando os espaços verdes e os equipamentos de utilização coletiva, promove a sustentabilidade ambiental, cultural, social e económica dos espaços urbanos assim como fomenta a adoção de critérios de eficiência energética em edifícios públicos e privados.

Assim apresentam-se as novas ARU do concelho de Loures:

|                       | Designação                                   | Edifícios | Alojamentos | Residentes |
|-----------------------|--|-----------|-------------|------------|
| UOPG A Norte          | A.1 Á-dos-Cães                               | 97        | 125         | 248        |
|                       | A.2 Bemposta                                 | 254       | 297         | 550        |
|                       | A.3 Bucelas e Vila de Rei                    | 912       | 1295        | 2452       |
|                       | A.4 Carcavelos                               | 75        | 78          | 144        |
|                       | A.5 Casainhos                                | 301       | 330         | 588        |
|                       | A.6 Casais do Forno                          | 99        | 109         | 201        |
|                       | A.7 Chamboeira, Freixial e Ribas de Baixo    | 348       | 418         | 692        |
|                       | A.8 Fanhões                                  | 549       | 657         | 1290       |
|                       | A.9 Lousa                                    | 542       | 666         | 1133       |
|                       | A.10 Montachique e Cabeço de Montachique     | 213       | 246         | 381        |
|                       | A.11 Ponte de Lousa                          | 151       | 181         | 353        |
|                       | A.12 Ribas de Cima                           | 85        | 85          | 170        |
|                       | A.13 Salemas                                 | 97        | 117         | 227        |
|                       | A.14 Serra de Alrota                         | 44        | 47          | 76         |
|                       | A.15 Torre da Besoeira                       | 94        | 94          | 173        |
|                       | A.16 Vila Nova                               | 74        | 83          | 168        |
| UOPG C Loures         | C.1 Eixo do Pinheiro de Loures               | 1440      | 2700        | 5596       |
|                       | C.2 Frielas                                  | 153       | 605         | 1350       |
|                       | C.3 Infantado, Fanqueiro e Sete Casas        | 861       | 3203        | 7130       |
|                       | C.4 Loures e Santo António dos Cavaleiros    | 1387      | 13070       | 27357      |
|                       | C.5 Montemor                                 | 265       | 313         | 548        |
|                       | C.6 Murteira                                 | 179       | 214         | 508        |
|                       | C.7 Torres da Bela Vista e Casal da Paradela | 181       | 1399        | 3266       |
| UOPG D Eixo Logístico | D.1 Á-das-Lebres                             | 296       | 466         | 1059       |
|                       | D.2 Manjoeira                                | 161       | 179         | 358        |
|                       | D.3 Pintéus                                  | 179       | 208         | 367        |
|                       | D.4 Santo Antão e São Julião do Tojal        | 479       | 698         | 1237       |
|                       | D.5 Zambujal                                 | 631       | 741         | 1768       |
| UOPG E Oriental       | E.1 Camarate e Apelação                      | 4416      | 12045       | 26817      |
|                       | E.2 Eixo Oriental                            | 6948      | 33170       | 66670      |
|                       | E.3 Prior Velho                              | 351       | 1815        | 3694       |
|                       | E.4 Unhos                                    | 202       | 286         | 468        |
| Total                 |  | 22 064    | 75 940      | 157 039    |

**Figura 14-** Novas ARU **Fonte:** Doc. Interno ERU<sup>1</sup> - CML (2016)

A UOPG Norte é aquela que abrange um maior número de ARU, devido á proliferação de aglomerados dispersos que obriga a delimitações mais concentradas por cada localidade. Na sua maioria de matriz habitacional rural com funções de proximidade, os aglomerados de maior dimensão constituem pólos de atração no acesso a equipamentos e serviços de carater económico como é o caso de Bucelas. Na totalidade, as ARU contemplam 22 064 edifícios, 75 940 alojamentos e 157 039 residentes. Universo que

traduz a intenção de transformar o potencial do território no que diz respeito às suas áreas urbanas numa nova realidade mais qualificada e sustentável.

À delimitação das ARU sob proposta da CML e sua aprovação, assim como das ORU por parte da Assembleia Municipal através de instrumento próprio, juntam-se um conjunto de apoios e incentivos fiscais associados. O Estatuto dos Benefícios Fiscais considera tais incentivos uma alavanca na qualificação territorial e por isso um dos benefícios será a isenção de IMI que recairá, de acordo com o nº 22 do Artigo 71º do EBF, sobre “Ações de Reabilitação” consideradas “intervenções destinadas a conferir adequadas características de desempenho e de segurança funcional, estrutural e construtiva a um ou vários edifícios, ou às construções funcionalmente adjacentes incorporadas no seu logradouro, bem como às suas frações, ou a conceder-lhe novas aptidões funcionais, com vista a permitir novos usos ou o mesmo uso com padrões de desempenho mais elevados, das quais resulte um estado de conservação do imóvel, pelo menos, dois níveis acima do atribuído antes da intervenção.” Durante o período de 10 anos estabelece-se o prazo de execução de cada ORU, assim como o acesso aos benefícios aqui estabelecidos:

|   |                                    |
|---|------------------------------------|
| <b>ISENÇÃO DE IMT – TRANSMISSÃO DE PRÉDIOS OU FRAÇÕES</b>   |                                    |
| Isenção de IMT para a aquisição de edifícios ou frações autónomas objeto de ações de reabilitação, destinados exclusivamente a habitação própria e permanente, na primeira transmissão onerosa de propriedade, e quando inserida em Área de Reabilitação Urbana, quando resulte um estado de conservação de pelo menos dois níveis acima do nível atribuído antes da intervenção. |                                    |
| Duração do benefício:   | Transmissão onerosa de propriedade |
| Legislação de enquadramento:  | Artigo 71.º, n.º 8 do EBF          |
| Área geográfica   | Área de Reabilitação Urbana        |
| <b>ISENÇÃO DE IMI – EDIFÍCIOS OBJETO DE REABILITAÇÃO</b>  |                                    |
| Isenção de IMI para os edifícios objeto de ações de reabilitação e inseridos em Área de Reabilitação Urbana, por um período de 5 anos, podendo ser renovada por um período adicional de 5 anos, quando resulte um estado de conservação de pelo menos dois níveis acima do nível atribuído antes da intervenção.  |                                    |
| Duração do benefício:   | 5 anos + 5 anos renováveis         |
| Legislação de enquadramento:  | Artigo 71.º, n.º 7 do EBF          |
| Área geográfica   | Área de Reabilitação Urbana        |
| <b>DEDUÇÃO DE IRS</b>   |                                    |
| Dedução de 30% em sede de IRS, até ao limite de 500€ dos encargos suportados com a reabilitação de imóveis, e quando inseridos em Área de Reabilitação Urbana e recuperados nos termos da estratégia de reabilitação.   |                                    |
| Duração do benefício:   | Anual em IRS                       |
| Legislação de enquadramento:  | Artigo 71.º, n.º 4 do EBF          |
| Área geográfica   | Área de Reabilitação Urbana        |

| REDUÇÃO DA TAXA DO IVA   |  |
|--|--|
| Redução da taxa do IVA para 6% para empreitadas de reabilitação realizadas em imóveis ou espaços públicos localizados em áreas de reabilitação urbana. |  |
| Duração do benefício:  | Faturação                                      |
| Legislação de enquadramento:   | Artigo 18.º, Lista I n.º 2.23 do Código do IVA |
| Área geográfica  | Área de Reabilitação Urbana                    |

| REDUÇÃO DE IMI – EDIFÍCIOS OU FRAÇÕES ARRENDADAS  |                               |
|---|-------------------------------|
| Redução de 20% do IMI para os edifícios ou frações autónomas arrendadas, e quando inseridas em Área de Reabilitação Urbana, por um período de 1 ano, podendo ser renovada anualmente. |                               |
| Duração do benefício:   | Anual renovável               |
| Legislação de enquadramento:  | Artigo 112.º, Ponto 7 do CIMI |
| Área geográfica   | Área de Reabilitação Urbana   |

**Figura 15-** Benefícios Fiscais Aplicáveis às ARU **Fonte:** Doc. Interno ERU<sup>2</sup> - CML (2016)

A aprovação das intervenções propostas pelos particulares é da responsabilidade do município, assim como a comprovação da sua conclusão e certificação do estado dos imóveis após a intervenção de RU. Os benefícios acima mencionados apenas se encontram em vigor para o edificado localizado em ARU, que contemplam a isenção de alguns impostos como o IMI por 5 anos com a possibilidade de mais 5 anos se resulte um estado de conservação de pelo menos 2 níveis acima do nível atribuído antes da intervenção. Ou o IMT na aquisição de edifícios ou frações objeto de ações de reabilitação e que se destinem a habitação própria e permanente. São ainda abrangidas deduções em sede de IRS dos encargos suportados com a reabilitação de imóveis ou a redução da taxa de IVA para as empreitadas e redução do IMI para os edifícios ou frações arrendadas. Porém existem outros incentivos fiscais para os munícipes que queiram reabilitar o seu imóvel mesmo que este não se localize em ARU, como por exemplo a isenção de IMI para imóveis classificados, para edifícios ou frações reabilitadas e energeticamente eficientes, edifícios devolutos ou em ruínas. Existe ainda isenção de IMT para edifícios objetos de reabilitação e redução da taxa de IVA para empreitadas que beneficiem as habitações. (Quadros em anexo)

O município na intenção de ter uma maior adesão da iniciativa privada á sua ERU delineou ainda outros incentivos financeiros de carácter municipal (ERU<sup>1</sup>, 2016: 51):

- Redução de 80% nas taxas relativas a urbanização e edificação em obras de RU;
- Isenção de taxas de utilização e aproveitamento do domínio público municipal em obras de reabilitação de edifícios;

- Possibilidade de comparticipação ao arrendamento destinado a jovens através da candidatura ao programa “Porta 65” com os benefícios especiais inerentes ao facto de se localizar numa ARU.

Em suma, estas são as linhas orientadoras da nova ERU na qual o município assume a gestão operacional promovendo ORU simples. Porém este modelo de execução só terá sucesso se a iniciativa privada se efetivar na reabilitação do edificado desencadeando os processos sob o controlo municipal. A possibilidade destas operações passarem a ORU sistemáticas prende-se na promoção e gestão municipal que não passe apenas pelo mero reabilitar de edifícios mas também pela reabilitação e revitalização de áreas degradadas, modernizando as infraestruturas urbanas como espaços verdes e os equipamentos de utilização coletiva. As ORU sistemáticas segundo FP (2016) teriam maior potencial de sucesso “Se forem efetuadas ARU sistemáticas com critérios bem definidos, por exemplo nas áreas génese dos vários aglomerados que são áreas mais obsoletas mas que para todos efeitos contêm algumas centralidade (...) de iniciativa do município em conjugação com os particulares, se forem feitas intervenções a nível local essas sim vão ter visibilidade e servem de motor para haver intervenção mais generalizada pelos próprios particulares, que é fundamental!” Ações que poderiam estar associadas a programas de apoio público, na forma de empréstimo de algum instrumento financeiro como o IFRRU. A fim de contrariar o insucesso da ERU anterior, que muito se ficou a dever à falta de divulgação e esclarecimento, foi definido um plano de divulgação e comunicação que dá grande visibilidade e esclarece de forma clara os munícipes, acerca desta estratégia e de como podem aderir aos incentivos estabelecidos. Este plano procura (ERU<sup>1</sup>, 2016: 52):

- Prestar informações sobre os direitos e deveres dos proprietários, os incentivos fiscais e municipais, assim como defender os seus interesses e responsabilizá-los pela preservação do edificado;
- Garantir o encaminhamento dos proprietários, arrendatários e demais titulares de propriedade na preparação dos programas de RU;
- Criar uma bolsa de entidades (investidores, promotores, construtores, projetistas, fornecedores de matérias, etc.) com atividades relacionadas com a RU, que forneçam bens e serviços aos interessados nas operações de reabilitação dos seus imóveis.

Para isso, a nova estratégia define a intenção de organizar sessões de esclarecimento na proximidade por todas as freguesias do concelho, junto da população e outros atores

loais como associações, coletividades, empresas e instituições de ação local permitindo um maior sucesso á execução da ERU.

## 6. Caso de Estudo: ARU de Bucelas e Vila de Rei

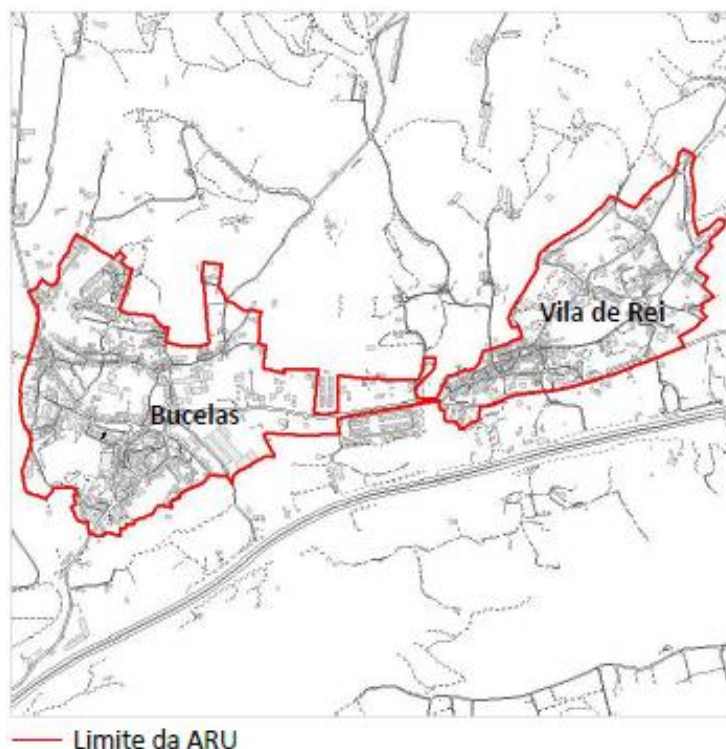
### 6.1. A Caraterização da ARU

A nova ARU em estudo aglutina a sede de freguesia Bucelas e Vila de Rei, aglomerados da UOPG Norte do concelho, que se desenvolve “a norte da várzea de bucelas, no início do sistema serrano de Bucelas.” (ERU<sup>2</sup>, 2016). Na anterior delimitação da ARU Bucelas apenas se contemplava o núcleo urbano da vila (em anexo) que limitava a atuação a pequenas ações de reabilitação, que não iriam ter uma expressividade significativa. Nesta nova delimitação em análise, a sua estrutura viária é radial ao centro de Bucelas e apresenta ligações a partir da EN115 que atravessa a vila no sentido Norte/Sul a e a partir da EN116 no sentido Nascente/Poente com ligação próxima á CREL. Em termos populacionais, a ARU abrange 2452 residentes, em que a maioria (58,8%) estão inseridos em famílias clássicas, sobretudo compostas por 1 ou 2 elementos. A população idosa (+65 anos) é bastante representativa do total populacional, levando á “tendência para o envelhecimento, na medida em que o número de indivíduos com 65 e mais anos é superior ao número de jovens (23,4% e 13,5%, respetivamente). Da população sem atividade económica, os reformados registam valores percentuais mais significativos (64%).” (ERU<sup>2</sup>, 2016).

A ocupação urbana carateriza-se por “(...) aglomerados inseridos na paisagem em que a ocupação é concentrada. A delimitação é facilmente identificável, apesar de haver nas zonas de franja alguma discussão em se considerar já rural ou não...até por causa do tipo de ocupação quando estamos a falar nestas zonas de transição...mas sobretudo são aglomerados dispersos na unidade territorial.” (FP, 2016). No caso destes 2 aglomerados não há dúvida da sua génese rural, com forte tradição na agricultura e na vitivinicultura, com distinção de Região Demarcada do Arinto. No caso específico de Bucelas, possui funções centrais que servem os restantes aglomerados ao nível da freguesia e sobretudo Vila de Rei, por ser o aglomerado mais próximo. A sua estrutura urbana fruto do crescimento ao longo da EN116 na última década, significou atualmente um progressivo contínuo urbano com Vila de Rei, como identifica FP (2016) “Entre Bucelas e Vila de Rei ainda não existe um contínuo urbana... mas vai existir num futuro próximo! Porque o crescimento que tem ocorrido recentemente e que vai continuar a ocorrer vai fazer com que exista e deve ser visto já como esse contínuo... até porque Vila de Rei não tem centralidades, não tem equipamentos... o que faz com que se apoiem nas centralidades



de Bucelas!” Continuo urbano este, que significou a delimitação na ARU destas 2 localidades, como mostra o mapa:



**Figura 16-** ARU Bucelas e Vila de Rei **Fonte:** Doc. Interno ERU<sup>2</sup> - CML (2016)

Considerado o aglomerado mais representativo da Zona Norte, Bucelas apresenta “um núcleo antigo de maiores dimensões, de maior valor patrimonial, com uma identidade cultural ligada às tradições vinícolas e gerador de centralidades.” (ERU<sup>1</sup>, 2016). Protagonismo que se justifica pela tradição vinícola secular e o património histórico que a vila apresenta “Bucelas é uma área que tem um interesse patrimonial bastante elevado! Tem um centro muito interessante do ponto de vista do espaço público com a igreja em posição de destaque com uma estrutura urbana de forma radial que envolve esta área central em torno da igreja e do centro de Bucelas.” (FP, 2016). Sendo o Largo Espírito Santo e a envolvente ajardinada da Igreja Matriz o espaço de representação do aglomerado, no qual ao longo do ano se realizam feiras e festas na localidade. Na envolvente a este espaço central, os usos dominantes baseiam-se nalguns equipamentos e serviços para a aquisição de bens de primeira necessidade. Como o caso do mercado, bancos, supermercado, talhos, cafés, restaurantes e serviços públicos como a JFB, centro de saúde ou escolas.

Quanto a Vila de Rei, aglomerado de menor dimensão, estrutura o seu espaço urbano a partir do largo da capela de S. Roque. Espraçando-se pela encosta com ocupações



irregulares, de formas e dimensões variáveis, com vários níveis de consolidação do tecido urbano. Os espaços vazios, urbanizados e agricultados coexistem dentro do perímetro da localidade com arruamentos estreitos e desqualificados, fazendo com que a circulação interna seja difícil. Porém a génese do aglomerado, muito ligada à agricultura é valorizada pelo município e pretende-se que essa relação seja preservada “(...) vários espaços vazios dentro de Vila de Rei em que se verifica que dentro do próprio perímetro urbano há uma relação entre o que é espaço agricultado com o que é o espaço edificado. Seria fantástico que isto fosse preservado do ponto de vista morfo tipológico de Vila de Rei, deve ser valorizado. Isto é que é a identidade de Vila de Rei...” (FP, 2016). Esta génese ligada à agricultura torna este aglomerado ainda mais ruralizado e dependente da centralidade da sede de freguesia, já que não apresenta qualquer espaço público de referência que constitua um elemento de centralidade ou serviços e equipamentos de proximidade. Mas também é verdade que tem beneficiado pela proximidade em relação à mesma, pois a construção de algumas urbanizações de habitações unifamiliares entre os 2 aglomerados têm constituído uma forma de esbater a divisão entre si e formar um verdadeiro contínuo urbano.

No que diz respeito ao edificado da ARU, contam-se 912 edifícios e 1295 alojamentos (INE, 2011). Dos quais 90% apresentam uma volumetria homogénea de 1 e 2 pisos. Porém o crescimento habitacional tem-se efetivado sobretudo a Norte, em cotas mais elevadas e com acessos difíceis que “(...) não tem respeitado as volumetrias da génese antiga de Bucelas que variava entre 1 e 2 pisos, tendo edificado de 4 e 5 pisos, o que no fundo esmaga um bocadinho a escala do que era o aglomerado antigo.” (FP, 2016). Quanto às necessidades de intervenção, são aferidas reparações necessárias em componentes como cobertura, estrutura, paredes e caixilharia exterior. O que no caso da ARU em estudo foram identificados 108 edifícios com essas necessidades, sendo que 31 deles apresentam necessidades muito grandes. Porém, segundo o estabelecido na ERU (2016), apenas serão consideradas as reparações classificadas de médias, grandes e muito grandes, na medida em que o estado de conservação dos edifícios ou frações autónomas, inseridos em ARU, deverá resultar de pelo menos dois níveis acima do nível atribuído antes da intervenção, para que possam beneficiar de isenção de IMI.

| Edifícios |                            |      |        |      |         |      |                  |      |
|-----------|----------------------------|------|--------|------|---------|------|------------------|------|
| Total     | Necessidades<br>reparações | %    | Médias | %    | Grandes | %    | Muito<br>grandes | %    |
| 912       | 108                        | 11,8 | 52     | 48,1 | 24      | 22,2 | 31               | 28,7 |

| Alojamentos |                            |    |        |    |         |    |                  |    |
|-------------|----------------------------|----|--------|----|---------|----|------------------|----|
| Total       | Necessidades<br>reparações | %  | Médias | %  | Grandes | %  | Muito<br>grandes | %  |
| 1295        | 130                        | 10 | 69     | 53 | 26      | 20 | 35               | 27 |

**Figura 17-** Necessidades de Reparações no Edificado da ARU **Fonte:** Doc. Interno ERU<sup>1</sup> - CML (2016)

A análise ao edificado integrou sobretudo edifícios e alojamentos construídos antes de 1996, com idade superior a 20 anos, pois são estes que apresentam maiores necessidades de reparação. constata-se até mesmo que metade do edificado é datado antes de 1961, o que significa que estamos perante um parque edificado bastante envelhecido, que lhes confere total desadequação infraestrutural às exigências atuais de habitabilidade. Situação também verificada pelos atores públicos, JFB e CML, que encontram alguns problemas no edificado da ARU: “Existem alguns edifícios devolutos mas não são assim muitos! Dentro de Bucelas existem alguns... principalmente nas áreas viradas para espaço público.” (EM, 2016). Principalmente no núcleo central, em torno do Largo Espírito Santo e ao longo da EN116 até Vila de Rei, FP (2016) também refere “Há uma série de problemas em Bucelas... mas Bucelas tem um potencial enorme tirando proveito do centro que ainda tem muita da identidade da morfologia e das tipologias arquitetónicas que ainda estão presentes, sendo possível ter intervenções pontuais que reabilitem não só o espaço público edificado... e Bucelas tem muito potencial!” Potencial que será certamente alavancado com recurso a esta ERU tornando o centro da vila mais habitado, atualmente sobretudo com edifícios devolutos, que na sua maioria não estão habitados.

Quanto à forma de ocupação, a grande maioria dos alojamentos são residências permanentes. Porém os aglomerados da UOPG Norte e no caso Bucelas e Vila de Rei também apresentam alguns alojamentos de residência secundária, cerca de 7%. Uma vez que as características de ruralidade convidam ao contacto com a natureza, levando muitas famílias a ter um segunda habitação nestas áreas para usufruto dos fins-de-semana. Os alojamentos vagos com uma expressividade de 16%, encontram-se desocupados e muitas vezes degradados, situação que a ERU<sup>2</sup> (2016) destaca pela “(...)existência de alojamentos, com características arquitetónicas mais rústicas, e que se encontram em avançado estado de degradação, com necessidades de grandes reparações.” Dissonâncias a que se juntam as ocupações dispersas nas franjas do aglomerado, onde o rural e o urbano

se misturam, constituindo zonas de transição com tipologias de habitações unifamiliares e quintas senhoriais ao longo da estrada nacional, até Vila de Rei. Bucelas tem sido igualmente ocupada nas suas imediações pela instalação de atividades industriais e de logística, muito consumidoras de espaço e recursos, bem como por novas construções desprovidas de qualidade arquitetónica.

## **6.2. Diagnóstico a Bucelas e Vila de Rei**

A formulação da ERU em estudo tem adjacente os objetivos de qualificação urbana e infraestrutural dos aglomerados do concelho de Loures, assim como o “(...) fortalecimento dos perímetros urbanos correspondentes aos aglomerados tradicionais e rurais, de modo a tornarem-se atrativos para absorver parte da procura de habitação em espaço rural.” (ERU<sup>1</sup>, 2016). De modo a conectar o diagnóstico estabelecido pela ERU e o presente diagnóstico que pretende aferir aos problemas mais nefastos e inibidores do desenvolvimento pleno da ARU em estudo, teremos por base as visitas à ARU, documentação interna da CML, o depoimento do Arquiteto Coordenador da ERU - Frederico Pinto e os testemunhos dos atores locais entrevistados:

- Élio Matias – Presidente da Junta de Freguesia de Bucelas
- Jorge Crispim – Gerente do Centro Operacional da Rodoviária de Lisboa em Bucelas
- Associação Empresarial de Bucelas
- Associação Recreativa, Cultural e Desportiva de Vila de Rei

Esta consulta revelou-se crucial à formulação da problemática de estudo, já que os atores locais, atuando próximo da população e conhecendo os seus problemas, são os privilegiados a transmiti-los aos meios de decisão como a CML. Esta deveria ser uma premissa a salvaguardar na atuação municipal, que além de permitir direcionar as ações a desenvolver às verdadeiras preocupações da população, constitui uma forma de poupança de recursos a despende e redirecionamento às problemáticas que se pretendem colmatar.

No quadro seguinte figuram os pontos fortes e fracos que a ERU identificou na ARU, como forma de balizar as opções a tomar numa possível intervenção. Os pontos fortes encontram-se bastante relacionados com as características de grande tradição agrícola e vinícola que Bucelas e Vila de Rei apresentam. Tanto pela homogeneidade que o núcleo

urbano continua a privilegiar, preservando a tipologia das habitações, como o património histórico e quintas senhoriais ligadas à produção de vinho que continuam a existir pontualmente por todo o território da ARU. Sendo um centro de serviços e equipamentos que serve toda a freguesia, Bucelas constitui uma mais-valia na UOPG, pela oferta cultural muito baseada nas tradições da sua génese rural. O recente Museu da Vinha e do Vinho tem um papel privilegiado na divulgação, aos locais e turistas, da história da localidade como dá conhecer o processo de produção do vinho Arinto de Bucelas, oferecendo alguns programas ligados a esta atividade agrícola como visitas a adegas e às vinhas da freguesia. São considerados ainda como pontos fortes algumas “áreas-oportunidade” como a proximidade do espaço central de Bucelas ao rio Trancão que na ótica da autarquia poderia dotar a vila de uma frente ribeirinha aprazível á fruição da população. O Largo do Jogo em Vila de Rei, também é visto como uma oportunidade de transformação num espaço central de referência, até agora inexistente nesta pequena vila. Como reafirma FP (2016) “De facto aí pode ter algum potencial se for reconfigurado e aberta aquela zona dos lavadores junto ao rio, aí pode ter algum potencial de intervenção!” Devem ainda ser privilegiadas áreas livres com potencialidades para o cultivo agrícola ou para a fixação de população.

| Pontos Fortes   | Pontos Fracos   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• A estrutura urbana inicial mantém-se inalterada, com volumetrias homogéneas;</li> <li>• A ARU integra património classificado, frentes edificadas de grande interesse patrimonial, quintas com valor histórico e estético, espaços públicos de referência;</li> <li>• Bucelas apresenta-se como uma centralidade ao nível da freguesia, com oferta de serviços e equipamentos;</li> <li>• O Museu do Vinho é um equipamento que traduz as tradições vinícolas da freguesia, apresentando ainda algumas adegas em atividade;</li> <li>• Vasta oferta de eventos culturais / tradicionais;</li> <li>• Passagem do Rio Trancão a ponte, na proximidade pedonal dos espaços centrais de Bucelas, desejando-se a realocização das atividades e ganhando-se uma frente ribeirinha;</li> <li>• Largo do Jogo, em Vila de Rei, com aberturas visuais para a Ribeira da Pipa, podendo configurar um espaço público de referência;</li> <li>• Áreas intersticiais com potencialidades de edificação ou valorização ambiental.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• A estrutura viária radial concêntrica do centro de Bucelas provoca grandes constrangimentos à circulação viária.</li> <li>• Deficiente circulação pedonal decorrente da ausência ou exiguidade dos passeios;</li> <li>• Falta de estacionamento, originando estacionamento desregrado, agravando-se em altura de festas e feiras;</li> <li>• A expansão na parte norte de Bucelas em cota elevada e volumetria excessiva, com impacto negativo paisagem;</li> <li>• Margens do Rio Trancão abandonadas, parcialmente ocupadas com atividades incompatíveis;</li> <li>• Existência de edifícios devolutos em mau estado de conservação em situação expectante;</li> <li>• A reconversão de antigas adegas com atividades incompatíveis provoca conflitos de usos;</li> <li>• Campo de futebol e anexos em desarticulação com franjas envolventes;</li> <li>• A área de Vila de rei está bastante descaracterizada, e deficitária de espaços públicos de referência;</li> <li>• Impacto a nível de ruído pela passagem da A9 – CREL;</li> <li>• Edificado com necessidades de reparações;</li> <li>• Presença de alojamentos vagos;</li> <li>• População com tendência para o envelhecimento.</li> </ul> |

**Figura 18-** Pontos Fortes e Fracos Identificados na ARU **Fonte:** Doc. Interno ERU<sup>2</sup> - CML (2016)

No caso dos pontos fracos, são apontados alguns dos problemas que têm comprometido o desenvolvimento da ARU mas que devem ser vistos como oportunidades a colmatar numa intervenção sistemática. Em primeira análise, tanto na ótica da autarquia como pelas visitas à ARU ou pela opinião dos atores locais é notória a grande fragilidade que a circulação automóvel e pedonal apresenta, constituindo o maior problema a colmatar. A estrutura viária antiga e concêntrica ao centro da vila de Bucelas, na qual se encontram 2 estradas nacionais, torna a fruição automóvel ligeira e pesada bastante difícil. Assim a circulação pedonal é comprometida pelos escassos e perigosos passeios, que muitas vezes são ocupados ou destruídos pelos pesados. A falta de estacionamento dentro da vila contribui também para que o estacionamento se faça em cima dos passeios ou de forma desordenada pelas ruas estreitas e até mesmo nas estradas nacionais. Todos estes fatores tornam imperativo que se procure uma solução para o problema de circulação. A construção da Variante de Bucelas poderá solucionar o problema, mas por falta de verba e diálogo conciliatório entre as entidades competentes nunca avançou. Em termos de espaço público, Vila de Rei apresenta os maiores problemas, já que “Vila de Rei ao nível do espaço público resume-se aos arruamentos!” (FP, 2016). Apenas possui um “pequenino largo junto á capela na entrada de Vila de Rei junto à nacional 116, nem se pode chamar largo... é um alargamento da via (...)” (FP, 2016) mas que segundo o presidente da JFB será realizada uma intervenção com vista á qualificação deste espaço. “A ideia é criar um passeio e uma envolvente à volta da capela, devidamente com pilaretes de forma a que o estacionamento não seja permitido. Reforçar a iluminação também e dar ali alguma dignidade àquele espaço principalmente porque é a capela mais antiga da freguesia.” (EM, 2016). Além deste espaço apenas existem arruamentos bastante estreitos com total ausência de passeios, o que dificulta e inibe a fruição da população no usufruto do espaço público da localidade.



**Figura 19-** Uma das Ruas de Vila de Rei **Fonte:** Própria (2016)

Ao nível do edificado, a autarquia elege como pontos fracos as volumetrias elevadas a Norte, que descaracterizam a homogeneidade típica de Bucelas, constituindo um elemento dissonante na paisagem urbana. Problema que FP (2016) classifica como “(...) uma imagem muito negativa no que é o *skyline* da paisagem, quando vemos de fora Bucelas, (...) aparece aquela urbanização nova no cimo da encosta com uma volumetria excessiva, estou a falar do bairro Solcasa. Acho que penaliza muito a imagem do que seria a génese de Bucelas e que era o que a caracterizava!” Os edifícios devolutos ou as antigas adegas com atividades dissonantes às originais são outros problemas identificados, que poderiam constituir uma oportunidade à fixação de população ou ao dinamismo económico se reabilitados.



**Figura 20-** Bairro Solcasa em Bucelas **Fonte:** Própria (2016)

As atividades junto ao rio Trancão revelam-se incompatíveis com a preservação do rio e das suas margens, agora abandonadas. Sendo que a situação mais crítica ocorre com a empresa Areipor que compromete a relação entre a vila e o rio, constituindo uma ocupação dissonante no aglomerado e uma intrusão entre a área residencial e de equipamentos e o rio. Problema que FP (2016) refere como um entrave ao desenvolvimento sustentável de Bucelas “(...) outra zona um bocadinho complicada é junto ao rio Trancão, onde existem algumas atividades económicas que na génese poderiam estar ligadas às areias do rio Trancão mas que atualmente é uma produção perfeitamente comercial e industrial que não tira partido nenhum do rio. O que acontece é que é uma ocupação que não é desejável naquele local e que impede a fruição de Bucelas e que fecha a vila ao rio, portanto é uma ocupação indesejada naquele local!” (FP, 2016). Igualmente a área do campo de futebol não se encontra articulada com a envolvente, constituído um uso dissonante no centro de Bucelas, que poderia ter outra localização fora do perímetro urbano da vila. Mas o seu papel de grande importância social e



recreativa na freguesia torna-o numa atividade bastante desejada pela população e a sua deslocalização seria mal recebida.



**Figura 21-** Atividade Económica nas Margens do Rio Trancão **Fonte:** Própria (2016)

Todos estes problemas além de degradarem o conjunto urbano, comprometem em muito a renovação geracional na ARU, que atualmente apresenta uma grande tendência para o envelhecimento. Problema no qual se deve focar a atuação da autarquia no sentido de contrariar a trajetória de declínio populacional em que esta área do concelho está a mergulhar e que parece influenciado pela saída dos jovens da freguesia. Justificada segundo EM (2016) pela imposição municipal em não autorizar, devido à revisão do PDM, a construção de habitações unifamiliares dispersas. Ora EM (2016) critica esta decisão, uma vez que as novas urbanizações construídas não estão ao alcance dos jovens “Permitiu-se fazer uns “Elefantes Brancos” como as urbanizações que estão ali entre Bucelas e Vila de Rei e outra em frente à Tâmega que também é uma vergonha! (...) Porque ninguém em princípio de vida... epah só se tiver uns bons pais ou alguma sorte... se chega a um banco e diz: “ Venho pedir um empréstimo de 300 mil euros! Então que é que você faz? Olhe eu tenho um ordenado de 500 euros e a minha namorada está desempregada mas quero uma casa de 300 mil euros! E o banco diz: boa noite e um queijo!” Isto preocupa-me!” O que tem levado muitos jovens a saírem da freguesia e até mesmo do concelho, porém FP (2016) não concorda e justifica esta reivindicação dos jovens da freguesia “(...) têm terrenos na família e querem construir nesses terrenos... não querem comprar novos com apetência para a construção em áreas em que os instrumentos de gestão do território, como o PDM define que têm apetência para construção.” E justifica que as edificações pretendidas “Em termos de infraestruturas, o gasto que é em termos de redes viárias, redes de águas, saneamento, lixos, esgotos, eletricidade...agora também já é fibra ótica... é que o gasto que é preciso em termos de

infraestruturas urbanas a proliferar esta ocupação dispersa é imenso.” (FP, 2016). Gastos estes injustificados para o município, quando estão abertas outras áreas para construção. Reivindicação a que esta ERU também pretende dar resposta, uma vez que a RU pode ser uma solução para que os jovens recuperem habitações de família com apoio nos benefícios fiscais que aqui se promovem.

No seguimento do diagnóstico problemático, torna-se pertinente averiguar a perspetiva das instituições locais. Na tabela de análise abaixo são enunciados alguns problemas referidos como sendo aqueles que mais têm comprometido o desenvolvimento de Bucelas e Vila de Rei, através das considerações feitas pelos atores locais a essas problemáticas.

|                                | <b>Problemas Identificados na ARU de Bucelas e Vila de Rei</b>   |
|--------------------------------|--|
| <b>Circulação Automóvel</b>    | <p>“Os problemas de entrada e saída daqui do nosso parque, a falta de espaço que temos, as poucas vias que temos para circular.” (JC, 2016)</p> <p>“Nós em termos de trânsito, temos ali um grande problema no “Cruzamento do Pego” (...) Este cruzamento que falei que cruza a N115 com a N116, com o crescimento do tráfego nos últimos anos, é um grande problema que nós temos! E o trânsito pesado continua a passar aqui mesmo no centro da vila...” (AEB, 2016)</p> <p>“A circulação dentro de Bucelas é muito complicada, principalmente o cruzamento da N115 com a N116, o chamado “Cruzamento do Pego” mas não só! Também a João Camilo Alves e o acesso á Solcasa são alguns dos problemas graves de circulação na vila.” (EM, 2016)</p> <p>“O trânsito em certas localidades, devido às ruas serem muito estreitas, e o tráfego ser muito elevado, sobretudo o de veículos pesados. E devido ao facto de não haver alternativa ao centro das localidades, para a circulação de veículos.” (ARCD, 2016)</p> |
| <b>Degradação do Edificado</b> | <p>“A questão da reabilitação podia ser uma forma das casas antigas, não só aqui como no Freixial ou Vila de Rei terem uma solução... é sempre complicado por causa de herdeiros e assim... mas se não se fizer nada as casas caem.” (AEB, 2016)</p> <p>“(...) um dos maiores problemas que nós temos é que existem muitos pequenos edifícios degradados, devolutos ao abandono ou em ruína. São situações, principalmente aqui no largo, algumas nesta entrada Sul e na entrada Norte de algum edificado em completo estado de abandono.” (EM, 2016)</p>  |
|                                | <p>“É necessário arranjar e existe na câmara um projeto (...) que era uma requalificação deste largo, do largo Espírito Santo (...)” (EM, 2016)</p> <p>“Acho que o largo é muito bonito, a igreja é muito bonita, tem uma grande história e estar só ali um estacionamento com carros é muito pobre para a nossa vila. Não temos um espaço disponível na totalidade para quando há eventos e a festa anual ou das vindimas...” (AEB, 2016)</p>   |



|  |  |
|--|--|
| <b>Espaço Público</b>                                | <p>“Gostaríamos de ver requalificado o Largo do Jogo (...) que hoje em dia é apenas um lugar para estacionamento. (...) Gostávamos de ver alargadas algumas ruas de Vila de Rei, já que o trânsito é muito complicado. Gostávamos que fosse possível as principais ruas da localidade terem sentido único, já que na zona mais antiga da localidade é muito difícil a deslocação viária” (ARCD, 2016)</p> <p>“Não existem vias para velocípedes na freguesia de Bucelas e existem poucos jardins e zonas verdes no interior das localidades, apesar da área agrícola e vegetal na zona envolvente ser muito grande.” (ARCD, 2016)</p>  |
| <b>Estacionamento</b>                                | <p>“Quem precisa de vir ao centro de Bucelas tem muita dificuldade em arranjar estacionamento que é um grande problema que nós temos, é o estacionamento!” (EM, 2016)</p> <p>“Nos últimos anos tem havido mais oferta de estacionamento, o problema é que é provisório...por exemplo ao pé da escola há um bastante grande e temos um mesmo aqui ao pé de nós, no entanto são tudo parques provisórios... são espaços privados e que estão cedidos temporariamente!” (AEB, 2016)</p> <p>“O estacionamento automóvel é difícil, sobretudo à quarta-feira em Bucelas por existir feira no Largo Espírito Santo (...)” (ARCD, 2016)</p>   |
| <b>Falta de Terrenos Disponíveis para Construção</b> | <p>“A CML é um pouco contraditória em relação a isto, porque ao mesmo tempo protege muito... também tem de haver alguma expansão com planeamento. Mas depois deixou fazer aqui algumas construções que são um pouco fantasmas e ninguém percebe para que servem... estão desocupadas porque ninguém tem dinheiro para ir para lá. E há filhos da terra que querem uma casa e põem problemas em construir que não se percebe porquê!” (AEB, 2016)</p> <p>“(...) o novo Plano Diretor Municipal não ajuda muito à fixação na freguesia, isto é, não ajuda em muito porque para se construir neste momento são precisos 2 a 4 hectares e não existe assim muita disponibilidade territorial para terrenos com essas características.” (EM, 2016)</p> <p>“Criam-se estratégias, planeia-se e depois não temos terrenos... precisamos de solo! Precisamos urgentemente de disponibilidade de solo para podermos fazer alguma coisa!” (EM, 2016)</p> |
| <b>Localização da RL</b>                             | <p>“A RL já teve algumas reuniões com a câmara (...) sei que se mostraram abertos a essa realocação mas desde que essa nova localização fosse dentro do concelho de Loures... algo que fique no centro do que é a nossa rede hoje, algo aqui na zona de Tojal... Bucelas...” (JC, 2016)</p> <p>“É uma grande confusão dentro da vila... Os transportes da RL são positivos e a AEB faz questão que permaneçam em Bucelas (...) mas tem de haver condições tanto para os utentes como para a população que vem a Bucelas e para a que cá vive.” (AEB, 2016)</p> <p>“Nós já pensámos nesse assunto, mas nunca numa ideia de não querer a Rodoviária! Nós queremos a Rodoviária em Bucelas! Mas aquele espaço que ainda é uma área bastante considerável, se pudesse ser rentabilizado de outra forma poderia ser uma boa ideia!” (EM, 2016)</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Envelhecimento da População</b></p> | <p>“Nós temos uma média de 1 funeral por dia e isso mostra bem a faixa etária da nossa população!” (EM, 2016)</p> <p>“O que fazia falta era mais passageiros! Era haver mais moradores para haver mais passageiros... Bucelas está muito envelhecida! Não existem novas famílias em Bucelas!” (JC, 2016)</p> <p>“Visto a população da freguesia de Bucelas, ser a mais envelhecida do concelho, por isso a maior problemática é ao nível da população idosa.” (ARCD, 2016)</p> |
|---|--|

**Quadro 21-** Problemas Identificados na ARU de Bucelas e Vila de Rei

**Fonte:** Entrevistas em Anexo (2016)

É de destacar em primeira análise a circulação automóvel como o maior problema deste território, reunindo unanimidade entre os intervenientes. O chamado “Cruzamento do Pego” constitui um dos grandes entraves à fruição automóvel, já que é neste espaço bastante estreito que se encontram a EN 115 e a EN 116. Rodeado de edifícios sem visibilidade e onde a circulação pedonal é perigosa, muitas vezes com o cruzamento de veículos pesados ou de autocarros impossível, ocorrendo vários acidentes.



**Figura 22-** Cruzamento do “Pego” em Bucelas **Fonte:** Própria (2016)

A este espaço de circulação difícil juntam-se outros no interior das vilas como o acesso ao bairro Solcasa, na Rua João Camilo Alves ou nas ruas interiores a Este de Bucelas, mas também a estrada principal com escassos passeios e vários estabelecimentos comerciais é palco de vários cruzamentos difíceis entre pesados. Vila de Rei no seu interior também apresenta grandes dificuldades de circulação, já que os arruamentos estreitos e sem qualquer ordenamento levam a que a circulação de carros e pessoas se faça simultaneamente e sem qualquer segurança. A passagem da EN116 pela vila também constitui um elemento de perigo, uma vez que sendo uma reta até Bucelas, por vezes o tráfego faz-se a uma velocidade excessiva.

Para colmatar este problema, todos os entrevistados referem a construção da Variante a Bucelas como a solução que a população e as empresas da região tanto esperam: “Existem já protocolados os terrenos para a variante de Bucelas, isto é, ligar a N115 á N116 e novamente a N116 á N115... facilitaria muito e aumentaria certamente a qualidade de vida no centro de Bucelas.” (EM, 2016). Infraestrutura que possibilitaria a reabilitação duradoura e dignificação dos aglomerados, como seria uma vantagem para a atividade empresarial da freguesia e até mesmo de outras empresas de concelhos limítrofes que são forçadas a passar a Bucelas. Seria acima de tudo uma mais-valia, que permitiria a salvaguarda do ambiente urbano da ARU e diminuiria com certeza a sinistralidade nesta área. A corroborar esta ideia está a opinião de JC (2016), responsável da RL que devido à sua localização central em Bucelas, muitas vezes vê os seus autocarros envolvidos em acidentes “Era interessante como é óbvio! Porque iria desviar muito trânsito... (...) muito do trânsito pesado com que nos cruzamos e até nalguns sítios não nos conseguimos cruzar como é o caso do “Cruzamento do Pego”, provavelmente iria ser desviado aqui do interior da localidade.” Ou a opinião da AEB (2016) representante das empresas da freguesia, que diz “(...) uma empresa como o Santos e Vale que é um caso flagrante neste contexto, já que todo o seu tráfego tem obrigatoriamente de passar por dentro da vila e para eles a variante faria toda a diferença.” Falando ainda das empresas fora da freguesia “(...) há muitas empresas de fora e que não têm nada a ver com Bucelas, que passam para a Malveira, passam para o lado do Sobral de Monte Agraço que têm de passar no centro de Bucelas! Portanto todas elas são prejudicadas, o impacto ambiental é enorme e a população também é prejudicada!” Esta preocupação não pretende impedir a atividade empresarial, mas sim facilitar a sua atividade e dar maior qualidade de vida á população local. Já que estas empresas são vistas como uma “mais-valia a nível económico e de emprego para a população!” (AEB, 2016). Assim, o projeto da Variante a Bucelas (em anexo) torna-se crucial e indispensável a qualquer intervenção que pretenda o desenvolvimento sustentável destas 2 vilas. Podendo constituir o motor de cerzimento urbano com as áreas envolventes á ARU, como por exemplo a Quinta dos Melos, que apesar de próxima a Bucelas não apresenta qualquer interação com o núcleo urbano.

Em correlação a este problema está a localização da RL, empresa histórica e um dos factores de desenvolvimento da freguesia. Como refere EM (2016) “(...) todo o Bucelence tinha um tio, um primo, um avô... que tinha trabalhado na Rodoviária... isto

é um meio pequeno, toda a gente se conhece e a Rodoviária faz parte da história de Bucelas e da sua comunidade!” Porém, a sua localização constitui um obstáculo à dignificação do centro de Bucelas, já que a sua atividade torna-se incompatível com o dinamismo de um centro com serviços e comércio, onde afluem inúmeros traseuntes e moradores. Esta ideia é partilhada pelo gerente da RL em Bucelas (2016) “(...) com todos os inconvenientes que há em estarmos no meio de uma localidade que tanto em termos de trânsito como de vizinhança é complicado... porque somos uma atividade quase industrial, temos aqui um parque com autocarros que começam a trabalhar às 4 da manhã e acabam de trabalhar às 2 da manhã. Portanto com o ruído associado não é fácil!”

Assim a realocação da RL é uma hipótese bem recebida por todos que apesar de reconhecerem e desejarem essa mudança, não pretendem que a RL saia por completo de Bucelas. Devido à importância histórica que tem para a população ou pela expressão no emprego da freguesia, como reitera o presidente da JFB “Nós já pensámos nesse assunto, mas nunca numa ideia de não querer a Rodoviária! (...) eu não vejo qualquer problema em deslocalizar a garagem... os escritórios até podem ficar aqui... a Rodoviária faz parte da história de Bucelas e da sua comunidade!” (EM, 2016). Neste sentido, a realocação da RL será sempre bem aceite pela população desde que seja na envolvente a Bucelas “(...)uma solução passará sempre ou pela Quinta dos Melos ou algumas faixas junto aqui à N115 ou à N116 (...)” (EM, 2016). Solução que requer a necessidade de um espaço com dimensões consideráveis, que apenas é possível na Quinta dos Melos ou em áreas entre Bucelas e Vila de Rei. Porém, de acordo com o gerente da RL essa realocação depende do acordo entre a empresa e a autarquia, ao que EM (2016) diz que a ação terá de ser do ator público “Agora, estão disponíveis mas não se vão dar ao trabalho de procurar... temos que ser nós a arranjar as soluções!”

Esta deslocalização significaria o desafogamento de uma área central em Bucelas, podendo constituir o espaço público que continua a faltar, já que “(...) o centro de Bucelas para além do Largo Espírito Santo é um terminal rodoviário! Com uma média de 80 a 100 autocarros que pernoitam aqui... O que nós tentámos demonstrar à administração foi o potencial da área e a disponibilidade do município para retirar... não a paragem, porque lá está tirar o terminal daqui e realocar toda a operativa matava Bucelas!” (EM, 2016). Medida que colmataria a carência de áreas aprazíveis ao convívio e fruição da população, que neste momento é assegurado pelo Largo Espírito Santo. Que se encontra transformado num estacionamento, o que não dignifica em nada Bucelas “(...) aquele

local mereceria futuramente uma intervenção... nem que ficasse metade estacionamento e outra metade mais ajardinada, com uma esplanada, com qualquer coisa que valoriza-se mais o espaço!” (AEB, 2016). Problema que dificulta igualmente a realização das festas e feiras tão frequentes na vila “Não temos um espaço disponível na totalidade para quando há eventos e a festa anual ou das vindimas... tem que sempre se pedir à junta que uns dias antes interdite o estacionamento para que se possa utilizar o largo!” (AEB, 2016).

Além da requalificação deste largo existem outras áreas de espaço público a precisarem de intervenção, como referem na tabela os atores locais. Como o Largo do Jogo em Vila de Rei, necessidade referida por ARCD (2016) “Gostávamos de ver requalificado o Largo do Jogo que hoje em dia é apenas um lugar para estacionamento, para os contentores do lixo, onde existe uma fonte pouco qualificada.” É também reivindicada a criação de sentidos únicos devido às ruas estreitas dos 2 aglomerados ou no acesso à Solcasa. Ou ainda vias pedonais e de velocípedes entre Bucelas e Vila de Rei e entre Bucelas e Bemposta, percursos sem qualquer passeio mas muito frequentados pela população. Problemas que têm posto em causa a segurança rodoviária e dos cidadãos, mas onde EM (2016) preconiza uma intervenção para breve! “Já existe no orçamento da junta algum dinheiro para iniciar o projeto da Bemposta o que nos permite ligar Vila de Rei – Bucelas – Bemposta. Essa via entre Bucelas e Bemposta iniciar-se-ia onde acaba o núcleo urbano de Bucelas até à entrada da Bemposta. Estamos a falar de um percurso com quase 2,75 Km em que se faria passeio, ciclovias e algumas áreas de descanso.” Os estacionamentos provisórios, em terrenos cedidos por particulares também preocupam estes agentes uma vez que a efemeridade destes espaços torna necessário que se encontrem espaços próprios a esta função, apoiando assim o comércio e serviços da localidade.

O ator público local apesar de lamentar os entraves existentes na relação entre o rio e o núcleo urbano de Bucelas tem tentado colmatá-la com algumas iniciativas de limpeza ou projetos para envolver o rio na vida da comunidade. Tendo presente a noção de que as atividades económicas instaladas junto ao rio constituem uma vantagem no dinamismo económico da freguesia como no emprego que proporciona à população, a sua deslocalização para fora do perímetro urbano e possivelmente para fora da freguesia, pela natureza da atividade, passa a constituir um problema social para Bucelas. Mas a convicção de que “Qualquer solução para o desenvolvimento da freguesia tem de englobar o rio, porque o rio corta a freguesia a meio e se queremos falar em enoturismo

ou em desporto de aventura que já traz algumas centenas de pessoas a Bucelas, não o fazer com a requalificação do rio não faz sentido!” (EM, 2016). Levou a que a primeira iniciativa nesse sentido passasse pela limpeza do rio de forma a dignificá-lo e trazer-lhe maior equilíbrio até no aparecimento de algumas aves de rio, como patos e galinhas de água. “O rio acabava por estar completamente tapado de infestantes e de canas, começámos a criar algumas zonas em que se começa a ver novamente outro tipo de espécies. Ao criar os açudes e melhorando a qualidade da água queremos tentar implementar algumas espécies de peixes que acabava por começar a equilibrar o rio.” (EM, 2016). Esta limpeza torna-o praticamente todo circulável, sendo uma solução possível a criação de um percurso em combro de rio “(...) é uma das nossas ambições criar ali uma zona pedonal em combro de rio. Existe essa abertura dos proprietários...” (EM, 2016).

Outra ideia defendida pelo presidente da JFB é a recuperação de 2 açudes que poderão constituir outra forma de dignificação do rio e de devolver à população tradições antigas. Já que a limpeza do Trancão significou a descoberta de 2 açudes a Norte e Sul da vila que em décadas anteriores constituíram espaços de convívio “(...) no processo de limpeza do Trancão descobrimos a base do açude e eu cresci a ouvir os meus antepassados a dizer que pescavam no Trancão, aprenderam a nadar no Trancão, andavam de barco no Trancão... porque havia este açude aqui na entrada de Bucelas Norte e mais a Sul há um “zig zag” de rio que cria um poço, afunda e ali basicamente foi onde toda a gente das gerações que nasceram até á década de 60 aprendeu a nadar!” (EM, 2016). A criação destes espelhos de água podem significar a reaproximação da população ao rio e ser ao mesmo tempo mais um motivo de interesse turístico, que hoje em dia já é bastante significativo na chamada Capital do Arinto.

### 6.3. Proposta de Intervenção

É no âmbito da problemática exposta na secção anterior que cruza as visitas ao território, as entrevistas efetuadas aos atores locais e a estratégia de intervenção desenvolvida pela CML que se apresenta neste capítulo uma proposta de intervenção sistemática para a ARU em estudo. Tendo em conta que a ERU da CML apenas contempla operações de RU simples com intervenção no edificado, através de incentivos e apoios em sede de benefícios fiscais, a proposta aqui apresentada pretende ir mais longe.

Enveredando por iniciativas que vão ao encontro de uma ORU sistemática, ou seja, uma intervenção que tem como premissas para o desenvolvimento do território intervencionado a qualificação das infraestruturas, equipamentos e espaços verdes comuns para utilização e usufruto da população, assim como a requalificação e revitalização do tecido urbano. O que no caso desta ARU deve passar por direcionar atividades e infraestruturas ao desenvolvimento do turismo da região, muito ligado ao vinho e reafirmar a sede de freguesia como espaço de referência no acesso a serviços e equipamentos para a sua área de influência, podendo mesmo alargá-la. É este o ponto de partida para delinear um conjunto de intervenções com vista ao desenvolvimento sustentado de Bucelas e Vila de Rei, dotando-as não só de melhores condições de vida para os seus habitantes como enaltecendo as características identitárias da região. O papel do município como já vimos anteriormente torna-se crucial para a concretização destas políticas, uma vez que as ORU sistemáticas têm de estar associadas a um programa de investimento público e de promoção pela entidade gestora.

Neste contexto operativo, a proposta de intervenção baseia-se na promoção da RU e da EE na ARU Bucelas e Vila de Rei, que protagonizam intensas relações de complementaridade entre si e que devem ser reforçadas por via da intervenção proposta. Assim, apoiando as suas bases nos parâmetros da ERU da autarquia, a proposta particulariza-se na objetividade que as operações pretendem dar às infraestruturas e espaços públicos de Bucelas e Vila de Rei. Projetos para que muito contribuíssem os pontos fortes e fracos identificados do diagnóstico efetuado no contexto da ERU 2016, que podem constituir uma oportunidade de potenciar e resolver os problemas mais complexos da ARU. Para formulação da ORU sistemática é necessário que se estabeleça um quadro financeiro de apoio, o qual deve ser gerido pelo município. Havendo a possibilidade de contrair empréstimo destinado ao financiamento de operações de reabilitação, através de programas e fundos como os que apresentámos no capítulo 3:

- FNRE – Fundo Nacional de Reabilitação do Edificado
- IFRRU 2020 – Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbanas
- Reabilitar para Arrendar – Programa de Reabilitação Urbana

No caso desta proposta foi pensado um modelo de financiamento que envolva os *stakeholders* locais assim como o ator público local, a JFB. Esta inclusão prende-se com objetivo de envolver os atores que tirando partido das infraestruturas e espaços do

território pelas atividades que desenvolvem, também devem contribuir para a sua qualificação e reabilitação. Assim são incluídas empresas, instituições de ação local ou associações, que apesar de muitas não terem objetivos de geração de lucros, podem contribuir ativamente no dinamismo das intervenções propostas ou na organização de iniciativas que tenham o objetivo de divulgação e angariação de apoios materiais ou financeiros às intervenções. São assim enunciados alguns dos *stakeholders* locais a envolver:

|                        | <b><i>Stakeholders Locais</i></b>   |
|------------------------|---|
| <b>Empresas</b>        | Areipor<br>Bucelas Aventura<br>Enoport<br>Citacor<br>Rodoviária de Lisboa   |
| <b>ONG/Associações</b> | Associação Empresarial de Bucelas<br>Confraria do Arinto de Bucelas<br>Associação Recreativa Cultural e Desportiva de Vila de Rei<br>Banda Recreativa de Bucelas<br>Clube Desportivo “Os Bucelenses”<br>Associação Humanitária dos Bombeiros de Bucelas |
| <b>Setor Público</b>   | Casa do Povo de Bucelas<br>Câmara Municipal de Loures<br>Junta de Freguesia de Bucelas<br>Comunidade Escolar  |

**Quadro 22-** *Stakeholders Locais*

**Fonte:** Própria (2016)

A proposta de intervenção promove 20 projetos que se dividem em várias dimensões de atuação territorial. Baseada nas necessidades e problemas identificados no diagnóstico anterior, esta estratégia organiza-se em três categorias de atuação: **Intervenção no Edificado, Intervenção ao nível da Circulação e Intervenção Social**. Com destaques ao nível dos espaços públicos, circulação pedonal e automóvel, edificado residencial, infraestruturas, equipamentos ou na dimensão ambiental por via da promoção da EE que pretende ter uma presença omnipresente na maioria dos projetos propostos. De modo a que a população, maioritariamente idosa, veja-a como uma forma de preservação e qualificação ambiental de Bucelas e Vila de Rei. Foram formuladas fichas de projeto (em anexo) com a identificação, responsável de projeto, possível fonte de financiamento, *stakeholder* local de apoio, a sua localização, descrição sumária do projeto e o impacto que este pode ter no contributo para a EE e RU do conjunto da ARU. Muitas das intervenções propostas encontram-se intrinsecamente ligadas e dependentes da Variante



a Bucelas, obra de necessidade urgente para que se possa pensar num desenvolvimento pleno destes aglomerados.

### **Ações/Projetos Propostos:**

#### **P1 – Parque Central**

A criação de um novo espaço público pretende desafogar a área central do aglomerado, atualmente ocupada pela RL, de forma a colmatar a falta de um espaço público de referência a nível da freguesia. Em complementaridade com o atual espaço público, o Largo Espírito Santo, que em grande parte foi transformado em estacionamento, este novo espaço pretende dar uma nova dignidade ao centro e significaria uma forma de dinamização social e económica de Bucelas. Assim, as atividades a desenvolver neste espaço passariam por aquelas que já têm alguma tradição na vila mas que não dispõem de um local adequado às suas funções, exemplo disso é a feira semanal ou as várias provas de trails, de BTT ou corrida e passeios pedestres que muitas vezes cortam o trânsito na vila para iniciar as provas. As festas da vila e das vindamas ou concertos que acontecem frequentemente são outros exemplos de atividades sem local adequado e que encontram nesta proposta uma solução.

A promoção da atividade física é igualmente destacada nesta proposta, através da instalação de equipamentos de ginástica com a função interessante de produção de energia pela velocidade que os movimentos de exercício proporcionam, podendo constituir uma forma de microgeração de energia para iluminação do próprio espaço. As provas de vinhos e formações sobre vitivinicultura seriam também uma forma de divulgação e aproximação à atividade agrícola que dota a freguesia de protagonismo no panorama da produção de vinhos Arinto. Esta intervenção tem ainda a característica de envolver alguns dos stakeholders locais num mesmo objetivo, de desenvolvimento das atividades propostas, como o Bucelas Aventura, a Confraria do Arinto de Bucelas, Casa do Povo, Caves Velhas, RL, Banda Recreativa e a JFB. As imagens seguintes mostram o uso atual da área da proposta em análise e alguns exemplos do aspecto desejado:



**Figura 23-** Aspeto Atual e Desejado para o Novo Espaço Público Central  
**Fonte:** Própria (2016 – Fotografias Autorizadas) e [aterraagente.blogspot.com/vivertelheiras.pt](http://aterraagente.blogspot.com/vivertelheiras.pt) (2016)

## P2 – Ciclovia e Via Pedonal

Sendo a ligação entre Bucelas e os aglomerados que se encontram mais dependentes de si, Vila de Rei e Bemposta, vital nas dinâmicas económicas e sociais da área de estudo é de todo o interesse a formulação e concretização desta proposta, que vai ao encontro das necessidades de mobilidade da população. Uma vez que a fruição populacional nas estradas que ligam estes aglomerados é frequente, mas apresenta graves problemas de segurança pela inexistência de passeios e com tráfego intenso que se efetua nestas vias, a EN115 e EN116, razões várias vezes reiteradas nas declarações que recolhemos junto dos atores locais como já foi referido no diagnóstico anterior. A

presente proposta vai ao encontro de intervenções experimentais, efetuadas numa cidade da Holanda como mostram as imagens seguintes, com pavimento em células fotovoltaicas em que a ciclovia capta a energia solar transformando-a em eletricidade, contribuindo para a iluminação autónoma por LED de baixo consumo, que contemplaria ainda algumas área de descanso ao longo do percurso. O potencial desta intervenção em relação á Holanda é muito maior dado as horas de sol de que o nosso país dispõe. Sendo até uma hipótese a pensar a nível nacional, já que significa uma poupança energética bastante considerável, sendo o investimento inicial aquele que maiores encargos financeiros terá.



**Figura 24-** Estrada de Ligação entre Bucelas e Vila de Rei **Fonte:** Própria (2016)



**Figura 25-** Proposta para Pista Ciclável e Via Pedonal **Fonte:** greenerideal.com (2016)

### **P3 – Circulação Condicionada**

A medida de condicionar a circulação no núcleo central do aglomerado de Bucelas vai ao encontro dos problemas de circulação identificados como um dos maiores entraves ao desenvolvimento da vila. Muito fustigada pelo tráfego intenso de pesados e ligeiros que muitas vezes impossibilitam a circulação pedonal e o acesso da população aos serviços e comércio. A proposta em análise condiciona a ligeiros e veículos autorizados (viaturas dos bombeiros ou de serviços públicos) com sentido único na Rua Dom Afonso Henriques, Marques de Pombal e Luís de Camões e sentido único contrário na Rua João Camilo Alves em pavimento diferenciado (Calçada/Pavê). Passeios largos propícios á circulação pedonal e introdução de taras de velocidade a 30 Km/h, com sentido á diminuição de tráfego automóvel. Medidas que teriam como consequências a redução do ruído, poluição, acidentes, congestionamento e danificação do pavimento e espaços circundantes á via pública, como os passeios que atualmente encontram-se bastante danificados.

Esta medida significaria igualmente a resolução do problema “Cruzamento do Pego”, rua João Camilo Alves e acesso ao Bairro Solcasa. Porém está condicionada á concretização do projeto “Variante de Bucelas” e a uma solução de tráfego circular no bairro Solcasa com entrada pela rua João Camilo Alves e saída pela rua Eça de Queiroz em confluência á rua Gago Coutinho, desviando o trânsito do centro de Bucelas. Tal como EM (2016) nos explicou aquando da entrevista efetuada “O bairro Solcasa, na forma mais lógica de resolver o seu problema, no meu ponto de vista é a saída para a Eça de Queiroz, para a municipal ou para a Gago Coutinho. A municipal (...) nas traseiras da Solcasa no lado Norte um escarpado... A minha área é números... é banca... mas consigo ver que uma obra daquelas não faz sentido ser para trás porque ou desce em “zig zag” ou então o declive é tao grande que será complicado quer para subir quer para descer! Então, a única hipótese é acompanhar a geografia do terreno e sair para o lado da Eça de Queiroz, isto é eu analiso sempre as coisas assim - o mais fácil e o mais barato – porque a conjuntura também não permite obras megalómanas!” Este projeto deve ter o apoio da AEB, já que como representante das empresas atuantes na freguesia do Bucelas, que são aquelas que mais condicionam o transito automóvel e danificam passeios e estruturas viárias devem ser chamadas a contribuir nesta intervenção, como na concretização da Variante a Bucelas que muito serve os seus interesses.





**Figura 26-** Ruas de Bucelas

**Fonte:** Própria (2016)

#### **P4 – Relocalização da RL**

A relocalização da RL em terreno da Quinta dos Melos, com espaço de expansão e melhores condições de trabalho significaria o desafogar de uma área central de Bucelas, como já vimos na proposta 1. Esta relocalização possibilitaria a retirada de uma atividade bastante poluente e ruidosa do centro urbano mas também a expansão da garagem de autocarros e das instalações para usufruto de utentes e trabalhadores. A sua concretização teria adjacente a vantagem de dispor de uma saída prioritária na nova infraestrutura viária, a Variante a Bucelas, o que promoveria em muito a circulação dos autocarros da RL no perímetro urbano. Esta intervenção deve ser uma prioridade dos atores públicos, CML e JFB, já que um espaço urbano central não pode ser ocupado por uma atividade tão ruidosa e poluente, com o impacto que as elevadíssimas emissões de CO<sub>2</sub> decorrentes desta atividade transmitem para a atmosfera e consequentemente para a população residente e frequentadora da área de estudo.

## **P5 – Estacionamentos**

A regulação, pavimentação e parcelamento de 3 espaços de estacionamento em pontos estratégicos do aglomerado, e de apoio aos utentes da RL na sua nova localização tenta resolver um dos problemas identificados no diagnóstico efetuado. Verificado sobretudo pela carga de automóveis estacionados todos os dias pelos utentes da RL, sendo que a sua nova localização e respetivo estacionamento de apoio resolveriam esta problemática. Esta proposta disponibiliza à população espaços adequados e regulados ao estacionamento gratuito, libertando o Largo Espírito Santo desta função. Apesar de não ter sido assinalado no mapa de intervenções em anexo, revela-se igualmente necessário a regulação do estacionamento em Vila de Rei, com possível localização nas imediações da sede da ARDC na vila.

1. Estacionamento de apoio à RL (Quinta dos Melos)
2. Estacionamento de apoio à Escola e Museu da Vinha e do Vinho
3. Estacionamento de Apoio à Casa do Povo e Bombeiros Voluntários de Bucelas

As imagens seguintes mostram o estacionamento desregrado que caracteriza atualmente os espaços disponíveis para o efeito:



**Figura 27-** Atuais Espaços de Estacionamento **Fonte:** Própria (2016)

## **P6 – Largo de São Roque**

A requalificação do Largo de São Roque tem como objetivo dotar um edifício de grande interesse patrimonial, para a comunidade de Vila de Rei e para a freguesia, de características mais dignificadas na própria capela e na sua envolvente. Neste momento,

este espaço é ocupado por uma função pouco adequada, o estacionamento de alguns veículos. Parte desta proposta inclui assim a iluminação e diferenciação de pavimento junto à capela com áreas de estadia, de forma a que o estacionamento seja proibido e se promova a função de sociabilização neste espaço. Este projeto já foi pensado pela junta de freguesia, como nos informou EM (2016) “(...) já metemos o projeto à câmara de requalificação do largo de São Roque, ali ao pé da capela, para criar ali uma intervenção simples já que as pessoas praticamente estacionam em cima da capela (...)” A sua inclusão na proposta em formulação segue o propósito de evidenciar um dos problemas identificados pelos atores locais como a AEB ou a ARCD de Vila de Rei, dando o protagonismo devido á capela mais antiga da freguesia e que pode constituir mais um ponto de interesse turístico e histórico na área.



**Figura 28-** Largo de São Roque **Fonte:** Própria (2016)

### **P7 – Estacionamento de Bicicletas**

A regulação de estacionamentos para bicicletas em vários pontos dos aglomerados tem a intenção de incutir na população a utilização da bicicleta, em detrimento do automóvel para percorrer curtas distâncias e agilizar assim a sua utilização. Neste sentido, foram pensados alguns pontos estratégicos de localização:

- Novo Terminal da RL
- Novo Espaço Público em Bucelas
- Proximidade á Igreja e Junta de Freguesia
- Escolas
- Museu da Vinha e do Vinho
- Campo de Futebol/Mercado

- Largo de São Roque
- Escola Básica de Vila de Rei
- Largo do Jogo (Vila de Rei)
- ARCD de Vila de Rei
- Banda Recreativa de Bucelas

Este projeto contempla assim alguns dos equipamentos e serviços mais importantes dos aglomerados em estudo, proporcionando maior comodidade à população na utilização da bicicleta. Sendo que a população jovem é aquela em que se pretende incidir com mais afinco, uma vez que incutir o hábito de utilização da bicicleta nesta faixa etária pode contribuir para a mudança da supremacia do carro para deslocações curtas e contribuir para a promoção da mobilidade suave nas constantes deslocações da população a Bucelas e aos seus serviços e equipamentos, tornando-se essencial estes estacionamentos à sua utilização. Projeto que seria potenciado pela concretização de algumas das propostas já identificadas, como a realocação da RL ou o novo espaço público e é complementado sobretudo pela realização da ciclovía de ligação com os aglomerados Bemposta e Vila de Rei. Estabelecendo-se uma relação de complementaridade bastante forte entre os aglomerados, o que seria uma estrutura de apoio e potenciadora da utilização deste modo de transporte.



**Figura 29-** Exemplo de Estacionamento para Bicicletas **Fonte:** greensavers.sapo.pt (2016)

## **P8 – Mercado de Bucelas**

A intenção de reabilitar e dinamizar o Mercado de Bucelas prende-se com o facto de nos últimos anos a afluência a este espaço ter diminuído drasticamente, o que



consequentemente tem significado a diminuição do número de vendedores. Espaço emblemático da vila em que muitos dos comerciantes são originários da freguesia, é imperioso que se pense numa estratégia que adapte as funções do mercado aos tempos atuais, às novas necessidades e exigências da população.

Assim esta proposta vê como necessário redimensionar as instalações, já algo degradadas e diferenciar os produtos em venda, para que seja aliciente frequentar e fazer compras neste espaço. Sendo uma freguesia com grande tradição na produção agrícola deve ser premissa a venda dos produtos regionais de Bucelas como o vinho, os legumes e frutos ou os queijos. O alargamento do horário de funcionamento deve ser também revisto, uma vez que o atual horário coincide com o horário laboral, o que impossibilita muitas vezes a população de frequentar este espaço. A realização de atividade temáticas relacionadas com os produtos em venda no mercado pode ser outra iniciativa de dinamização do espaço, assim como a realização de feiras e festas onde o comércio tradicional seja promovido pode reacender o interesse da população em frequentar o mercado. Processo de revitalização e modernização que hoje em dia está em voga por todo o país.



**Figura 30-** Aspeto Atual do Mercado de Bucelas

**Fonte:** Própria (2016)

### **P9 – Igreja Central de Bucelas**

A recuperação da Igreja de Nossa Senhora da Purificação, ponto central da vila e imóvel classificado no concelho impõe-se. Já que a sua centralidade confere-lhe importância máxima na imagem do aglomerado e da freguesia. Palco de celebrações diversas, o seu estado de avançada degradação exterior não dignifica em nada o conjunto nuclear desta vila.

O grande valor patrimonial que representa este imóvel levou recentemente a que fossem efetuadas obras de recuperação interior, tornando-se assim incompreensível o seu estado de degradação exterior. Parte integrante da história da constituição da localidade de Bucelas, a Igreja Matriz é elemento crucial no panorama histórico e turístico da localidade e do concelho, o que leva a que toda a comunidade deva participar na sua recuperação. Neste sentido, o Secretariado Nacional para os Bens Culturais da Igreja (2015) reitera no que diz respeito a este imóvel classificado “(...) tem vindo a ser estudado de forma parcelar, (...) mas falta uma visão de conjunto que evidencie o estatuto cimeiro que este templo representa para a História da Arte da região.” Posição cimeira justificada pela panóplia de obras de arte sacra que possui, sendo que desde 2010 acolhe um Núcleo Museológico de Arte Sacra que todos podem visitar segundo marcação. Tendo sido já organizada na própria igreja uma Jornada de História da Arte com o objetivo de estudar e perceber melhor a história e impacto deste monumento na região. Esta proposta pretende acima de tudo reabilitar o imóvel de maior interesse patrimonial da vila e que representa a marca central de um dos aglomerados mais importantes do concelho.



**Figura 31-** Igreja de Bucelas      **Fonte:** Própria (2016)

## **P10 – Eco-Hortas**

Com intenção de atuar junto de duas fações da população com representação considerável na área de estudo, os idosos e as crianças, a criação de duas eco-hortas em espaços como as escolas básicas de Vila de Rei e de Bucelas ou na Casa do Povo de Bucelas tem a intenção de proporcionar às crianças uma aprendizagem real na cultura de hortícolas e frutícolas e até mesmo através de uma “mini-vinha”, podendo perceber como se produz um dos produtos característicos da localidade onde vivem. Pode ainda servir

para inculcar na alimentação das crianças os legumes e frutos produzidos por si, através da inclusão destes produtos na cantina da escola ou na sua oferta a instituições de solidariedade social. Esta proposta tem assim intenção não só de aproximar as crianças ao meio onde vivem e à agricultura, como tem uma vertente de educação cívica.

Na Casa do Povo esta iniciativa teria o objetivo de proporcionar aos idosos uma atividade que para muitos fez parte da sua vida ativa e que aqui pode servir como atividade motivadora e forma de produzirem alguns produtos para consumo próprio, que muitas vezes é descorado devido às baixas pensões que auferem. As eco-hortas pretendem assim dinamizar e motivar estas duas populações para o cultivo e consumo de produtos de qualidade e benéficos à sua saúde, sem deixar de pensar na economia que os mais idosos podem ter na produção dos hortícolas e frutícolas para consumo próprio.



**Figura 32-** Exemplo do Aspeto das Eco-Hortas **Fonte:** [www.ovilaverdense.com](http://www.ovilaverdense.com)

## **P11 – Caves Velhas**

A Recuperação dos edifícios Caves Velhas, marca do conjunto empresarial da Enoport, com grande atuação na comercialização do vinho Arinto de Bucelas, torna-se crucial na RU do conjunto da ARU. Situada na rua principal de Bucelas, o seu grave estado de degradação afeta a imagem do conjunto urbano da área, o que estando perante uma empresa próspera, que detém a grande produção e venda do vinho Arinto de Bucelas é imperioso que se chame a mesma a efetuar uma intervenção de reabilitação ao edifício. Esta intervenção significaria a valorização cultural e turística do mesmo como marco da tradição vitivinícola de Bucelas, em concordância e parceria com o Museu da Vinha e do Vinho que se encontra na sua proximidade. Podendo mesmo ser estabelecido um

protocolo de visitas guiadas às Caves Velhas, afirmando ainda mais o potencial do edifício como marco identitário da localidade e no panorama do enoturismo.



**Figura 33-** Aspeto Atual das Caves Velhas      **Fonte:** Própria (2016)

## **P12 – Largo do Jogo**

A intenção de reabilitar e adequar o chamado Largo do Jogo em Vila de Rei como espaço público de referência na vila vai ao encontro da reivindicação e preocupação dos atores locais entrevistados, já que veem naquele espaço potencial de constituir o espaço público de referência inexistente até agora. Considerado pelos locais como o “centro social da localidade” (ARCD, 2016) é chamado Largo do Jogo pois em tempos era sobretudo uma zona de lazer, onde a população se reunia ao domingo para jogar o jogo da malha. Hoje em dia perdeu esta função e apenas representa um lugar de estacionamento e de depósito de lixo pelos contentores aí presentes e onde se localiza um antigo fontanário desqualificado, assim como alguns bancos de cimento para as pessoas conviverem. Assim a intervenção a efetivar passa por proibir o atual estacionamento desregrado e regular o espaço de estadia e convívio. Pautado pela valorização das vistas, tirando partido das aberturas visuais para a ribeira da Pipa e para as vinhas da encosta, assim como a valorização do fontanário existente. Em complementaridade a estas ações é ainda proposta uma nova iluminação, diferenciação de pavimento e pequenos equipamentos de descanso dando assim alguma dignidade ao espaço.





**Figura 34-** Atual Uso do Largo do Jogo em Vila de Rei **Fonte:** Própria (2016)

### **P13 – Recuperação de Açudes**

A presente proposta passa pela recuperação de 2 açudes, um a Norte e outro a Sul da vila de Bucelas. De forma a criar espelhos de água e proporcionar á população uma maior relação com o rio, perdida com a instalação de atividades económicas nas suas margens. A fim de agilizar esta intervenção a JFB tem reunido meios na tentativa de proceder de recuperação dos açudes, mas os entraves postos pelas entidades ambientais têm dificultado a sua concretização. O interesse na criação destes dois açudes prende-se com o facto do Rio Trancão ter um papel importantíssimo nas tradições populares de Bucelas, como refere EM (2016) “(...) no processo de limpeza do Trancão descobrimos a base do açude e eu cresci a ouvir os meus antepassados a dizer que pescavam no Trancão, aprenderam a nadar no Trancão, andavam de barco no Trancão... porque havia este açude aqui na entrada de Bucelas Norte e mais a Sul há um “zig zag” de rio que cria um poço, afunda e ali basicamente foi onde toda a gente das gerações que nasceram até á década de 60 aprendeu a nadar!” (Cf. Pág. 122) Neste sentido, esta intervenção representa uma tentativa de devolver as tradições da terra á população e dignificar duas áreas de rio bastante degradadas como mostram as imagens abaixo, proporcionando a relação e a fruição da população e promovendo até mesmo atividades desportivas no rio como a canoagem.



**Figura 35-** Atual Estado dos Açudes a Recuperar **Fonte:** Própria (2016)

#### **P14 – Percurso Pedestre**

Na intenção de aproximar o rio à comunidade surge mais uma intervenção que propõe a delimitação de um percurso pedestre em combro de rio, desde a Ponte do Furadouro até à Água Férrea como mostra o mapa de intervenções em anexo. Projeto que já estaria segundo EM (2016) inserido nas intenções de ação da JFB, mas a falta de dinheiro tem deixado este projeto para trás “Os fundos é que são muito poucos! Neste momento, uma das maiores dificuldades é a falta de dinheiro!” (EM, 2016). A nossa proposta vê nos baixos custos e procedimentos de delimitação da intervenção uma vantagem que permite a sua execução. Execução a ser efetuada pela JFB e os *stakeholders* locais ligados à atividade desportiva bastante ativos na freguesia, como o clube desportivo “Os Bucelenses” ou o Bucelas Aventura e até mesmo envolvendo a comunidade. A limpeza rio, iniciativa da JFB, tronou-se crucial como premissa a esta intervenção, já que permitiu que o rio esteja praticamente todo circulável em combro de rio desde a Ponte do Furadouro até à Água Férrea, sendo apenas necessária a construção de uma passagem na ribeira da Quinta dos Melos. Intervenção que vê já a concordância dos proprietários dos terrenos como um fator favorável à sua realização, como nos conta EM (2016) “(...) é uma das nossas ambições criar ali uma zona pedonal em combro de rio. Existe essa abertura dos proprietários...” Foram ainda efetuados trabalhos de regularização do leito e das margens, o que favorece a realização da intervenção.

As imagens abaixo mostram duas faixas de margem a ocupar pelo percurso:



### P15 – Iluminação Eficiente

A instalação de iluminação pública eficiente por toda a ARU vai ao encontro da intenção de fomentar iniciativas que aumentem a EE na área de estudo. Esta iluminação caracteriza-se pela introdução de cadeiros públicos com lâmpadas LED, de baixo consumo alimentadas por painéis fotovoltaicos, que farão a conversão de energia solar em corrente elétrica. A intenção de autonomizar a iluminação pública tem como consequência a diminuição da fatura energética a pagar pelo município e a possível rentabilização económica da energia excedente, que poderá ser vendida à empresa da rede elétrica com rentabilidade económica. Medida que deverá ser implementada na totalidade das infraestruturas públicas iluminadoras, assim como nos serviços públicos e equipamentos da freguesia. Deve ainda ser efetuada pelo município uma ação de sensibilização junto da população para que a iluminação eficiente seja também uma realidade nas habitações particulares e empresas da freguesia a longo prazo no município.

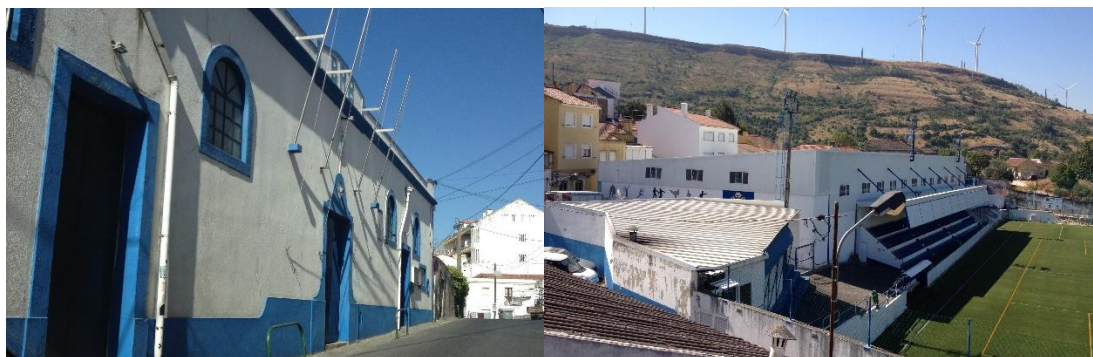


**Figura 36-** Exemplo de Iluminação Eficiente a Instalar na ARU **Fonte:** Própria (2016)



## P16 – Equipamentos de Uso Coletivo

A reabilitação de alguns dos equipamentos de uso coletivo como a Casa do Povo, o Centro de Saúde, o Complexo Desportivo do “Bucelenses”, ou a Banda Recreativa de Bucelas, já que são aqueles que apresentam maiores problemas de degradação e pelo facto de serem dos equipamentos mais utilizados por parte da comunidade. No caso do centro de saúde existe a preocupação em manter este serviço que tem estado ameaçado, como nos diz a AEB (2016) “O mais importante do que querer coisas novas, é manter o que já temos e em relação a essas infraestruturas, era muito importante manter (...) o posto de saúde. Neste momento estão em perigo, são assuntos já com alguns anos e ainda não estão resolvidos... são uma preocupação para nós.” Equipamento que se torna vital a uma freguesia com uma população bastante envelhecida, sendo posto em causa um dos serviços mais precisos para a comunidade. Assim a reabilitação deste espaço já bastante degradado e com valências desqualificadas cada vez se torna mais urgente. Em relação à Casa do Povo, onde a população encontra um espaço de cuidados e de atividades, é crucial que se mantenha e se qualifique. É um instrumento social essencial à ocupação de tempos livres, principalmente dos mais idosos, com atividades como ginástica e jogos tradicionais e aprendizagem de novas experiências, como a informático ou a música. O complexo desportivo do Bucelenses constitui outro equipamento com grande importância social em Bucelas, principalmente para os jovens mas também para os adultos participam que ativamente em muitas das atividades propostas pelo clube. Como diz EM (2016) “(...) o Bucelenses tem feito um excelente trabalho... e as atividades deles são muito importantes para a comunidade!”







**Figura 37-** Equipamentos Coletivos a Recuperar na ARU **Fonte:** Própria (2016)

### **P17 – Semáforos**

A introdução de semáforos LED com apoio fotovoltaico pode trazer várias vantagens à área, tanto em termos de EE como na fruição automóvel e pedonal bastante difícil na ARU. As vantagens da introdução deste sistema passam pela maior regularização do trânsito automóvel, moderação da velocidade dentro da área urbana, como torna propícia a autossustentação do equipamento através dos painéis fotovoltaicos. Painéis que converteriam a energia solar em corrente elétrica de forma a autonomizar a iluminação do semáforo, significando a diminuição da fatura energética a pagar pelo município e acima de tudo torna autossustentável o funcionamento deste equipamento. Iniciativa que vai também ao encontro da P15 que pretende efetivar a iluminação pública também através do aproveitamento da energia solar.



**Figura 38-** Aspeto dos Atuais Semáforos na ARU **Fonte:** Própria (2016)

### **P18 – Rodinhas Elétrico**

O Programa “Rodinhas Elétrico” pretende fazer a ligação entre os núcleos urbanos mais próximos e dependentes de Bucelas - Vila de Rei, Vila Nova, Bemposta, Serra de Alrota e Freixial - com a sua sede de freguesia, assim como ligação ao Bairro Solcasa. Numa lógica de bilhete económico, horários frequentes e acessíveis à população idosa e

com mobilidade reduzida, a vantagem do transporte elétrico está na redução de custos e da poluição atmosférica. Atualmente a RL tem um serviço chamado Inter-Aldeias que apenas efetua ligação entre Bucelas e os 2 aglomerados mais próximos, Bemposta e Vila de Rei. O que em declaração de JC (2016) acontece pela procura não justificar o alargamento da rota a outros aglomerados da freguesia. Por outro lado, também nos divulga o seu empenho em criar uma linha azul no Inter-Aldeias “Que consistiria em que em vez de haver as paragens tradicionais, há essas mesmas paragens... mas nos troços da linha azul o autocarro pode parar para apanhar ou largar passageiros. Ou seja, a população mais idosa, que é a que predomina tanto em Vila de Rei, como na Bemposta... entrava ou saía do autocarro à porta de casa!” (JC, 2016). Ora esta seria uma vantagem enorme na mobilidade da população idosa, mas devem alargar-se estas iniciativas às restantes aldeias da freguesia que têm sido postas de parte nestes contextos, usufruindo de fracos transportes públicos para se deslocarem, como é o caso do Freixial.

Outra intenção da RL e que já foi várias vezes apresentada aos executivos da autarquia e á JFB, é a criação do Tele-Chamada, programa que abrange todas as aldeias da freguesia. Consistindo “(...) num serviço porta a porta que funciona a pedido! Ou seja, há um conjunto de horários pré-definidos mas que só se efetuam se a pessoa fizer uma marcação... o que é muito bom para essas áreas rurais.” (JC, 2016). Ou seja, é um serviço adequado às necessidades dos utentes, representando também uma forma de poupança para a empresa como para o ambiente. Uma vez que serão apenas efetuadas as carreiras indispensáveis, evitando a circulação de autocarros muitas vezes sem utentes e que apenas prejudicam e aumentam a poluição atmosférica, com a grande transmissão de partículas de CO<sub>2</sub> e gases poluentes. Esta iniciativa tem assim grande interesse para o nosso objeto de estudo podendo este serviço ser efetuado com veículos elétricos, mas por si só já representa um benefício bastante promissor para a promoção da EE na ARU. Porém, a RL pretende apoio financeiro para concretizar este serviço com bilhetes reduzidos mas até ao momento não conseguiu um apoio efetivo nesse sentido. Com várias reuniões com o executivo camarário, o *feedback* tem sido: “Dizem que é muito interessante, muito interessante... mas depois ficamos no muito interessante! Nunca sai do papel e até já houve fundos europeus a apoiarem estas matérias... mas nós como operadores não nos podemos candidatar a estes fundos, teria de ser sempre em parceria com o município e nunca se avançou!” (JC, 2016). Visão que deve ser revista por parte da CML, já que esta

iniciativa poderia ser pioneira na mobilidade sustentável das populações nas suas áreas mais rurais, com poupanças significativas tanto financeiras como ambientais.

No caso da utilização de autocarros elétricos, a proposta defendida junto de JC não obteve grande entusiasmo já que nas suas palavras não compensa o gasto num equipamento elétrico. Não apresentando também resultados eficazes “Não! Porque não temos como os comprar! E para já o mercado de autocarros elétricos é muito reduzido... em Portugal não há nenhum! Há aqueles pequeninos... mas já houve uma experiência com esses autocarros em Évora e a fiabilidade deles não satisfaz.” (JC, 2016).



**Figura 39-** Atuais Autocarros da RL

**Fonte:** Própria (2016)

### **P19 – Centralidade em Vila de Rei**

A criação de um novo espaço central no conjunto edificado da Associação Recreativa, Cultural e Desportiva de Vila de Rei e Polidesportivo de Vila de Rei, pretende criar uma centralidade de referência na vila, até agora inexistente. De forma a tirar partido do sistema de vistas que esta localização dispõe, valorizando ao mesmo tempo um espaço que neste momento se encontra algo desqualificado. Esta intervenção torna-se prioritária e em muito semelhante á P1 e á P12, sendo a ARCD de Vila de Rei um dos pólos de atração populacional neste aglomerado através das atividades recreativas e desportivas que promove ao longo do ano como bailes temáticos ou a organização de atividades de BTT ou futebol e até idas ao teatro, tornando esta instituição um grande motor de envolvimento social para esta comunidade. Também o espaço polidesportivo revela-se importante para a prática espontânea de desporto, encontrando-se acessível a toda a população, são maioritariamente os jovens que usufruem daquele espaço. Nas imediações

deste espaço situa-se também a escola básica, a qual pode e deve tirar partido destes espaços, reforçando ainda mais a necessidade de uma área aprazível, ajardinada e com um conjunto de equipamentos de estadia e usufruto, de modo a efetivar este espaço como uma referência em Vila de Rei.



**Figura 40-** Equipamentos a Incluir na Nova Centralidade de Vila de Rei  
**Fonte:** Própria (2016)

### **P20 - Reabilitação da Adega Camilo Alves**

Sendo uma das adegas mais antigas do núcleo urbano da vila de Bucelas, a adega Camilo Alves, fundada em 1881 é a mais antiga do grupo Enoport. A sua reabilitação que deve estar a cargo da empresa detentora do imóvel histórico, pode constituir uma forma de valorização patrimonial da ARU. Mas acima de tudo é um modo de valorização turística do imóvel pela sua relação á temática da vitivinicultura, ex-libris da região de Bucelas. A sua inclusão nesta estratégia prende-se com o facto de atualmente constituir um elemento degradado do aglomerado e com a intervenção proposta terá algum contributo na reabilitação do conjunto da ARU. Assim como as Caves Velhas devem estabelecer parceria com o Museu da Vinha e do Vinho de Bucelas, esta adega deve também estabelecer um protocolo de visitas guiadas á adega, com forma de esclarecer



turistas e locais do processo de produção vínica, afirmando ainda mais o potencial da adega e da localidade para o enoturismo.



**Figura 41-** Adega Camilo Alves

**Fonte:** Própria (2016)

Transversalmente a todas as propostas de intervenção, a nossa proposta insere-se na ERU formulada pelo município com os respetivos incentivos e apoios fiscais á reabilitação, como já enunciamos anteriormente. No sentido de promover a eficiência energética na reabilitação das habitações inseridas na ARU de Bucelas e Vila de Rei, exige-se a certificação energética para fogos alvo de transação por arrendamento, venda ou alvo de grandes obras de reabilitação exigida no PNAEE, assim como é exigida para novos edifícios.

**Figura 42-** Exemplo de Certificado Energético

**Fonte:** Lisboa E-Nova - Agência Municipal de Energia (2004)

Em complementaridade às intervenções propostas, foram pensadas algumas ações de divulgação e sensibilização junto da população de modo a que esta fique a par das intenções que existem para o território em que vivem e tenham conhecimento das

iniciativas a que podem aderir para obter algum dos apoios e incentivos estabelecidos. É certo que esta ARU será igualmente abrangida pelo plano de comunicação e divulgação estabelecido pela ERU municipal, mas tem nas seguintes ações um tratamento específico dado o contexto de estudo:

- ✓ **Exposição de Prioridades de Intervenção e Incentivos Fiscais** para a reabilitação do parque edificado aos proprietários dos edifícios, que sejam abrangidos pelos critérios de elegibilidade da reabilitação urbana, ou seja, nos níveis de conservação Médio, Mau e Péssimo.
- ✓ **Sessões de Apresentação da Proposta de Intervenção** à população com todas as ações previstas e onde se promove o debate e a troca de ideias, numa lógica de participação pública no rumo a tomar para a concretização do cenário proposto.
- ✓ **Atividades Divulgativas** no atual espaço público, Largo Espírito Santo, com exemplos de outras ARU já concretizadas, atividades ligadas à cultura de Bucelas como o vinho, gastronomia, Rotas das Linhas de Torres, concertos ou visitas guiadas aos espaços a reabilitar.
- ✓ Ações de **Sensibilização** e monitorização **Energético-Ambiental**, tanto nas habitações a reabilitar, reabilitadas e em bom estado de conservação.
- ✓ Divulgação através da criação de um **Site, redes sociais, outdoors e distribuição de panfletos** nas habitações e ruas da ARU.

A nossa proposta de intervenção divulga um conjunto de iniciativas que poderão tornar a reabilitação habitacional mais eficiente em termos energéticos e indo também ao encontro dos objetivos constantes no PNAEE. Objetivos que estando dependentes da aplicação de medidas a escalas mais alargadas do que a que estamos a analisar, não deixa de ser pertinente que adotemos políticas desta natureza na ARU em estudo procurando contribuir para a diminuição da intensidade energética no concelho de Loures, aproximando a atuação do concelho aos objetivos preconizados no PNAEE e pela UE. Assim, através das fichas de projeto formuladas (em anexo) foi possível aferir o impacto que os projetos pensados podem ter na EE e na RU do conjunto urbano da ARU. Para isso foram estabelecidos 3 níveis de impacto: Limitado, Moderado e Promissor. Nesse sentido, os quadros seguintes têm o intuito de contabilizar os projetos que correspondem a cada um dos níveis de impacto e assim perceber aqueles que podem ter maior potencial para as duas temáticas abordadas.

|           | <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética</b>  |
|-----------|--|
| Limitado  | P5, P8, P9 = 15%   |
| Moderado  | P3, P4, P6, P10, P11, P12, P13, P14, P16, P19, P20 = 55% |
| Promissor | P1, P2, P7, P15, P17, P18 = 30%                          |

|           | <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU</b> |
|-----------|--|
| Limitado  | P3, P7, P10, P17, P18 = 25%                                  |
| Moderado  | P2, P4, P5, P6, P13, P14, P15 = 35%                          |
| Promissor | P1, P8, P9, P11, P12, P16, P19, P20 = 40%                    |

**Quadro 23-** Impacto das Propostas no Contributo para a Eficiência Energética e Reabilitação Urbana na ARU **Fonte:** Própria (2016)

A distribuição do potencial dos projetos propostos mostra que no caso da EE, 55% terá um contributo moderado, em seguida, 30% terá um potencial promissor e apenas 3 projetos (15%) apresentam um potencial limitado. O que no caso da RU o potencial dos projetos encontra-se mais distribuído, sendo que 40% apresentam um nível promissor de contribuir para reabilitar o conjunto da ARU, assim como 35% teriam um impacto moderado e 25% teriam um impacto limitado. Estas percentagens bastante distribuídas são justificadas pela abrangência que se pretende dar nas diversas dimensões da atuação proposta. Ou seja, a proposta formulada não pretende, e sabemos que por si só não terá a capacidade de modificar as dinâmicas e responder a todos os problemas do território em questão, mas tenta atuar nas diversas frentes que preocupam acima de tudo os representantes da população entrevistados.

Apesar dos projetos apresentados tentarem conjugar a reabilitação do conjunto urbano da ARU com a promoção da EE no espaço público ou nas infraestruturas e equipamentos das vilas, é perceptível que o grande potencial para a temática encontra-se no edificado e particularmente nas habitações particulares. Assim, as recomendações seguintes poderão constituir instrumentos úteis a aplicar noutras realidades mais alargadas, fomentando e contribuindo para a mudança de pensamento sustentável aplicado ao desenvolvimento e gestão dos perímetros urbanos. Mais do que incutir na área de estudo um novo modelo urbano que minimize os impactos ambientais que advêm das atividades económicas presentes ou da grande dependência do automóvel característica da população em análise, estas recomendações pretendem contribuir para a resposta a dar

aos problemas e fragilidades evidenciadas pela população que habita na ARU, tendo por base as declarações dos atores locais entrevistados.

Assim, apresentam-se em seguida algumas recomendações que podem constar num futuro **Programa de Sensibilização para a EE**. Contribuindo na promoção e efetivação da EE no território estudado, primordialmente para ao sector da habitação, serviços e equipamentos públicos e até mesmo para empresas:

- Introdução do sistema solar-térmico no aquecimento de águas, por via da instalação de painéis solares fotovoltaicos, solução também possível para equipamentos coletivos como no Clube Desportivo de Bucelas;
- Alteração da exposição ao sol de entradas, varandas e janelas;
- Promoção da instalação de janelas eficientes com vidros duplos;
- Instalação de caixilharias com capacidades térmico-isolantes;
- Isolamentos mais eficientes e impermeabilização de pavimentos e coberturas;
- Introdução de materiais isolantes nas paredes exteriores;
- Instalação de sistemas de proteção solar de vãos;
- Promoção da instalação de lâmpadas fluorescentes, compactas de baixo consumo nas habitações e edifícios públicos;
- Instalação de caldeiras e sistemas de aquecimento de grande rentabilidade energética;
- Instalação de aquecimentos térmicos através de água quente;
- Aproveitamento da luz natural para a redução do consumo de energia elétrica;
- Instalação de sistemas de ventilação com recuperador de calor;
- Gestor Remoto: para monitorização de consumos e promoção de valores e práticas de eficiência energética em empresas ou na administração local, por exemplo na eletricidade e gás natural.





**Figura 43-** Exemplos de Mecanismos Promotores da Eficiência Energética

**Fonte:** Lisboa E-Nova - Agência Municipal de Energia (2004)

Em sentido prático, estas diretrizes recomendatórias visam acima de tudo reduzir os consumos de energia nas habitações da ARU e incutir na população uma melhor gestão dos recursos necessários às suas atividades. Estas poupanças, tanto em termos energéticos como nos consumos de recursos como a água, têm o intuito de a longo prazo trazer poupanças que beneficiarão sobretudo as fações da população com maiores dificuldades socioeconómicas e que podem ter aqui uma oportunidade de diminuir as suas despesas mais básicas. Assim, devem-se promover medidas a aplicar na reabilitação dos edifícios existentes, garantindo a melhoria das condições de conforto das habitações como a minimização dos consumos energéticos das habitações, conjugando assim ações de EE e RU, objetivo maior no nosso estudo.

No sentido de sintetizar a estratégia que se propõe, apresenta-se em seguida um quadro onde figuram as medidas de promoção da Eficiência energética em cada um dos projetos propostos, assim como os atores locais envolvidos e as potenciais fontes de financiamento.

## Quadro Síntese – Intervenções Propostas para a ARU de Bucelas e Vila de Rei

| Intervenções Propostas            | Medidas de Promoção da EE  | Atores  | Fontes de Financiamento  |
|-----------------------------------|--|---|--|
| P1 – Parque Central               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Produção de Energia a partir da velocidade dos exercícios nos equipamentos de Fitness.</li> <li>- Iluminação Eficiente a partir do aproveitamento da luz natural e de lâmpadas fluorescentes de baixo consumo.</li> </ul> | <p>CML e JFB</p> <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> Bucelas Aventura, Confraria do Arinto de Bucelas e Casa do Povo</p>   | <b>IFRRU</b> – Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbana |
| P2 – Ciclovia e Via Pedonal       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pavimento em células fotovoltaicas em que a ciclovia capta a energia solar contribuindo para a iluminação autónoma da via.</li> </ul>   | <p>CML e JFB</p> <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> Bucelas Aventura</p>  | <b>IFRRU</b> – Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbana |
| P3 – Circulação Condicionada      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Condicionamento do trânsito a veículos ligeiros retirando o trânsito pesado, muito poluidor e destruidor do ambiente urbano da ARU.</li> </ul>  | <p>CML</p> <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> AEB</p>   | <b>CML</b> – Câmara Municipal de Loures<br>Ação do Foro Municipal                |
| P4 – Relocalização da RL          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Relocalizar uma atividade quase industrial do centro da vila, promovendo uma menor poluição atmosférica e sonora.</li> </ul>  | <p>RL e CML</p> <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> RL</p>   | <b>RL</b> – Rodoviária de Lisboa   |
| P5 – Estacionamento               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Iluminação Eficiente a partir do aproveitamento da luz natural e de lâmpadas fluorescentes de baixo consumo.</li> </ul>   | <p>JFB</p> <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> RL, Casa do Povo e Associação Humanitária dos Bombeiros de Bucelas</p>  | <b>JFB</b> – Junta de Freguesia de Bucelas e <b>RL</b> – Rodoviária de Lisboa    |
| P6 – Largo de São Roque           | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Iluminação Eficiente a partir do aproveitamento da luz natural e de lâmpadas fluorescentes de baixo consumo.</li> </ul>   | <p>JFB</p> <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> ARDC de Vila de Rei</p>   | <b>IFRRU</b> – Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbana |
| P7 – Estacionamento de Bicicletas | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promoção da utilização de um modo de mobilidade suave, menos poluidor do que o automóvel.</li> </ul>  | <p>CML</p> <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> ARDC de Vila de Rei, Bucelas Aventura, RL, Banda Recreativa de Bucelas, Escolas, e o Clube Desportivo “Os Bucelenses”</p> | <b>CML</b> – Câmara Municipal de Loures<br>Ação do Foro Municipal                |

|                                |   |  |   |
|--------------------------------|---|--|---|
| P8 – Mercado de Bucelas        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Iluminação Eficiente a partir do aproveitamento da luz natural e de lâmpadas fluorescentes de baixo consumo.</li> <li>- Instalação de janelas eficientes com vidros duplos.</li> <li>- Introdução do sistema solar-térmico.</li> </ul> | <p>CML e JFB</p> <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> AEB</p>  | <b>JFB</b> – Junta de Freguesia de Bucelas  |
| P9 – Igreja Central de Bucelas | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalação de janelas eficientes com vidros duplos.</li> <li>- Introdução do sistema solar-térmico.</li> </ul>   | <p>Paróquia e JFB</p> <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> Bucelas Aventura, RL, Banda Recreativa de Bucelas, Escolas, o Clube Desportivo “Os Bucelenses” e AEB.</p> | <b>IFRRU</b> – Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbana              |
| P10 – Eco-Hortas               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistema de rega com recurso ao aproveitamento das águas da chuva</li> </ul>  | <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> Casa do Povo e Escolas</p>  | <b>JFB</b> – Junta de Freguesia de Bucelas  |
| P11 – Caves Velhas             | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalação de janelas eficientes com vidros duplos.</li> <li>- Iluminação Eficiente a partir do aproveitamento da luz natural e de lâmpadas fluorescentes de baixo consumo.</li> </ul>   | <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> Confraria do Arinto de Bucelas</p>  | Grupo ENOPORT United Wines  |
| P12 – Largo do Jogo            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Iluminação Eficiente a partir do aproveitamento da luz natural e de lâmpadas fluorescentes de baixo consumo.</li> </ul>  | <p>CML e JFB</p> <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> ARDC de Vila de Rei</p>  | <b>IFRRU</b> – Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbana              |
| P13 – Recuperação de Açudes    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalação de sistemas de aproveitamento das águas do rio para rentabilidade energética.</li> </ul>  | <p>JFB</p> <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> Bucelas Aventura e o Clube Desportivo “Os Bucelenses”</p>  | <b>JFB</b> – Junta de Freguesia de Bucelas  |
| P14 – Percurso Pedestre        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Iluminação Eficiente a partir do aproveitamento da luz natural e de lâmpadas fluorescentes de baixo consumo.</li> </ul>  | <p>JFB</p> <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> Bucelas Aventura e o Clube Desportivo “Os Bucelenses”</p>  | <b>JFB</b> – Junta de Freguesia de Bucelas  |
| P15 – Iluminação Eficiente     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Iluminação Eficiente a partir do aproveitamento da luz natural e de</li> </ul>   | <p>CML</p> <p><b>Stakeholders</b></p> <p><b>Locais:</b> AEB</p>  | <b>POSEUR 2020</b> – Programa Operacional de Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos |

|  |   |  |   |
|--|---|--|---|
|  | lâmpadas fluorescentes de baixo consumo.  |  |   |
| P16 – Equipamentos de Uso Coletivo             | - Instalação de janelas eficientes com vidros duplos.<br>- Iluminação Eficiente a partir do aproveitamento da luz natural e de lâmpadas fluorescentes de baixo consumo.<br>- Introdução do sistema solar-térmico. | CML<br><b>Stakeholders</b><br><b>Locais:</b> AEB, RL, Banda Recreativa de Bucelas, Escolas, o Clube Desportivo “Os Bucelenses” | <b>IFRRU</b> – Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbana              |
| P17 – Semáforos                                | - Instalação de semáforos LED com apoio fotovoltaico.   | CML<br><b>Stakeholders</b><br><b>Locais:</b> RL  | <b>POSEUR 2020</b> – Programa Operacional de Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos |
| P18 – Rodinhas Elétrico                        | - Utilização de Transporte Elétrico, com impacto na diminuição de custos e na poluição atmosférica.   | CML e RL<br><b>Stakeholders</b><br><b>Locais:</b> RL   | <b>POSEUR 2020</b> – Programa Operacional de Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos |
| P19 – Centralidade em Vila de Rei              | - Iluminação Eficiente a partir do aproveitamento da luz natural e de lâmpadas fluorescentes de baixo consumo.<br>- Introdução do sistema solar-térmico.  | CML e ARDC de Vila de Rei<br><b>Stakeholders</b><br><b>Locais:</b> ARDC de Vila de Rei   | <b>IFRRU</b> – Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbana              |
| P20 – Reabilitação da Adegas João Camilo Alves | - Instalação de janelas eficientes com vidros duplos.<br>- Iluminação Eficiente a partir do aproveitamento da luz natural e de lâmpadas fluorescentes de baixo consumo.   | <b>Stakeholders</b><br><b>Locais:</b> Confraria do Arinto de Bucelas   | Grupo ENOPORT United Wines  |

**Quadro 24** – Quadro Síntese acerca das Intervenções Propostas para a ARU

**Fonte:** Própria (2016)

É evidente que apesar de acreditar-mos na importância destas recomendações e diretrizes com objetivos de promoção da EE e da RU em Bucelas e Vila de Rei. Evidenciamos também que os constrangimentos financeiros das populações e os programas dedicados a estas temáticas não acompanham na totalidade o apoio necessário e que deve ser dado à população. Entraves na adesão e consequente implementação que põem em causa as operações de RU, que passam essencialmente por:

- A pobreza e níveis de desemprego das populações, pondo em causa o poder financeiro das pessoas em aderir a projetos de reabilitação;

- O grande poder de organismos do estado, como o IHRU, que muitas vezes dão prioridade ao financiamento de projetos de grandes grupos económicos em vez de direcionar as verbas á população;
- A dificuldade no entendimento entre condóminos, de modo a que possam aderir de forma organizada aos fundos disponíveis á reabilitação do seu edificado;
- Falta de informação e sessões de esclarecimento acerca das condições de adesão às operações de RU como o esclarecimento de comportamentos que permitam a melhoria do desempenho energético das habitações e edifícios;
- A pouca conectividade que este tipo de programas e apoios têm em promover a eficiência energética nos projetos de RU, melhorando as condições infraestruturais do edificado e tenham ao mesmo tempo a capacidade de melhorar a performance energética do edificado.

Constrangimentos maioritariamente ligados às caraterísticas dos apoios disponíveis e das decisões de disponibilização dos apoios financeiros ou outros mecanismos de financiamento que viabilizem a realização das intervenções de reabilitação. Devendo estar acessíveis á população em geral e não só virados aos grandes projetos de reabilitação que promovam as grandes empresas de construção e os grandes grupos económicos, que na maioria das vezes executam obras em edifícios devolutos e que posteriormente vendem as habitações a preços inoportáveis à classe média e baixa. Ou seja, o paradigma economicista que tem vindo a ganhar relevo em relação ao intuito de dar possibilidades a população de reabilitarem as suas casas, de modo a melhorarem as suas condições de habitabilidade e ao mesmo tempo minimizar os consumos energéticos das habitações.

## **7. Conclusões**

### **7.1 Discussão de Resultados e Conclusões de Investigação**

Tendo presente o intuito inicial desta investigação, que procurava privilegiar a EE numa estratégia de RU num caso de estudo do concelho de Loures, o tema de estudo enquadrou-se na formulação em curso, por parte da CML, a “Estratégia para a Reabilitação Urbana 2016-2026”. Estratégia que pretendia debruçar-se na reabilitação das áreas do concelho em maior degradação. Neste contexto o trabalho de estágio quis dar sentido á formulação de uma proposta de intervenção de RU, tendo em conta a premissa de promoção da Eficiência Energética no concelho, mais concretamente em Bucelas e Vila de Rei. Uma das áreas delimitadas no contexto da ERU, que procedeu á identificação de 32 ARU, que servirão de base á definição de Operações de Reabilitação Urbana (ORU) sistemáticas.

Para chegar á fase da formulação da proposta de intervenção foi necessário perceber como as matérias em estudo têm sido entendidas e promovidas pelos meios de decisão europeus e nacionais e qual a importância a que têm dotado os problemas urbanos na senda do planeamento. Esta análise leva-nos claramente a afirmar que as instituições europeias no seu novo quadro estratégico perceberam a necessidade urgente de mudança nos espaços urbanos. Mudança que deve ser pautada pelo aproveitamento do existente em detrimento da nova construção, ora esta intenção coloca a RU no centro dessa mudança e constitui igualmente uma oportunidade de focar a promoção da eficiência energética no sistema urbano. Sendo também claro que é o meio urbano que pode da melhor forma dar exequibilidade á intenção de crescimento sustentável e á eficiência no uso de recursos. Este progresso sustentável é possível nas dinâmicas dos espaços urbanos por via da mobilidade tornando-a mais sustentável, nos edifícios residenciais, iluminação pública, iluminação interior de edifícios do estado ou nas redes de infraestruturas de distribuição de energia.

Perante as evidências que constatamos ao longo da investigação podemos afirmar que atualmente o apoio europeu às intervenções em meio urbano terá obrigatoriamente que contemplar a implementação de medidas que salvaguardem a preocupação com a eficiência de recursos utilizados, com o objetivo de tornar o espaço urbano mais sustentável e eficiente na sua conceção e manutenção. Este objetivo é possível, segundo

as políticas do novo quadro europeu, através da utilização inteligente da energia e do aumento da utilização de energias renováveis, na intenção de promover a melhoria da habitabilidade do edificado existente e reduzir a fatura energética tanto no sector empresarial, habitação particular ou administração pública. Porém, os programas de apoio ao financiamento das operações de RU, associados ao POSEUR e aos PO Regionais, carecem ainda de características que apoiem os espaços urbanos como um todo. Pois não se pode intervir para o objetivo da EE sem que a RU se faça transversalmente nas infraestruturas que compõem o sistema urbano dos aglomerados, não se podendo apenas contemplar a melhoria dos aspetos físicos do edificado público e privado. Também a grande dependência do crédito cedido pelas instituições financeiras e a condição de prover mais-valias através das intervenções financiadas, vão contra os objetivos de crescimento inclusivo que devem pautar intervenções como estas. Já que a responsabilização social deve estar presente em iniciativas como estas, uma vez que as áreas mais necessitadas de intervenções de RU são também aquelas que alojam maioritariamente populações desfavorecidas e sem condições financeiras para suportar os custos. Nesse sentido é necessário que se repense alguns dos apoios concedidos, que devem dar iguais oportunidades e apoio para os mais pobres em detrimento da sempre presente rentabilização económica que aqui também não é posta de lado. É ainda de referir que os incentivos municipais em sede de benefícios fiscais, também constituem formas de incentivar operações de RU para os proprietários, dependem muito da dinamização do mercado ao nível do investimento privado. Sendo determinante a alavancagem da iniciativa privada através da intervenção no espaço público pela autarquia, que pode muito bem ser determinante para o sucesso da operacionalização das ARU estabelecidas pelo município.

No que respeita ao diagnóstico efetuado sobre o território de Loures e as áreas que se encontram em maior estado de degradação e por conseguinte em condições de integrarem os critérios de delimitação das ARU. É notória a presença de áreas com graves problemas, com habitações precárias e em condições de extrema insalubridade ou por áreas com deficiências infraestruturais bastante profundas. Estas características tornam estes territórios os mais propícios á necessidade de reconversão urbanística, mas a RU deve servir como um veículo para corrigir problemas económicos e sociais que esses tecidos urbanos apresentam desde a sua génese. Ora, é certo para nós que são estas as áreas prioritárias a intervir, mas também ao longo do trabalho nos apercebemos que são

os problemas sociais e económicos da população residente em ARU que podem inviabilizar a concretização desta estratégia de RU, uma vez que esta população não dispõe de posses monetárias para proceder autonomamente á execução das obras de RU e promoção da EE nas suas habitações.

Quanto á ERU estabelecida pela CML, e na qual que se insere o caso em estudo, foram definidos critérios que tentaram contemplar a maioria dos territórios problema dos aglomerados urbanos do concelho. Entre a grande heterogeneidade de dominante rural com pequenos aglomerados concentrados, e grandes áreas de dominante urbana situada na proximidade à capital. Heterogeneidade que nem sempre favorece a delimitação e exequibilidade da estratégia, uma vez que os problemas destes espaços são de génese bastante diferente entre si, significando a delimitação de 32 ARU. Tratando-se de uma operação de RU simples, cingem-se essencialmente pela reabilitação do edificado na perspetiva da sua manutenção, beneficiação, segurança estrutural, antissísmica e adoção de certificação energética visando uma economia energeticamente mais eficiente, com benefícios para o maior conforto térmico e acústico do edificado. Ficando aquém das necessidades complexas de reabilitação que os tecidos urbanos degradados necessitam, onde se incluem infraestruturas existentes como os espaços verdes e os equipamentos de utilização coletiva, fomentando a sua recuperação e modernização. Iniciativas que poderiam ao mesmo tempo promover a sustentabilidade ambiental, cultural, social e económica dos espaços urbanos, como fomentar a adoção de critérios de eficiência energética em edifícios públicos e privados através da promoção e esclarecimento pelo ator público das iniciativas a implementar nas ARU.

O caso de estudo e a estratégia a delinear para o território tentou colmatar as deficiências identificadas e por conseguinte tenta trabalhar a reabilitação dos aglomerados urbanos em questão, Bucelas e Vila de Rei, como um todo e tendo adjacentes os objetivos de qualificação urbana e infraestrutural dos aglomerados. Depois de identificados os problemas e carências da ARU, foi estabelecido um programa de intervenção composto por 20 projetos divididos nas diferentes dimensões da atuação territorial: **Intervenção no Edificado, Intervenção ao nível da Circulação e Intervenção Social**. Com destaques ao nível dos espaços públicos, circulação pedonal e automóvel, edificado residencial, infraestruturas, equipamentos ou na dimensão ambiental, por via da promoção da EE que pretende ter uma presença omnipresente na maioria dos projetos propostos. Esta priorização identifica-se com os três grandes problemas identificados no território em



questão. A degradação do edificado, especialmente nas áreas centrais de Bucelas, que figura como o núcleo de maior importância hierárquica na área Norte do concelho; nos problemas de circulação que são os maiores inibidores do desenvolvimento destes aglomerados, sendo que muitas das intervenções propostas encontram-se intrinsecamente ligadas e dependentes do projeto da Variante a Bucelas (em anexo), obra de urgente necessidade para que se possa pensar num desenvolvimento pleno destes aglomerados. Ou ainda a intervenção social, já que a população, com grande percentagem de idosos e crianças, necessita que sejam pensadas estratégias que dinamizem e impulsionem uma vida ativa nestes aglomerados.

Para dar cumprimento aos objetivos identificados e aos projetos propostos, foi pensado um modelo de financiamento que envolva os *stakeholders* locais assim como o ator público local, a JFB. Esta inclusão prende-se com objetivo de envolver os atores locais, que tirando partido das infraestruturas e espaços do território pelas atividades que desenvolvem, também devem contribuir para a sua qualificação e reabilitação através das propostas divulgadas. Os projetos propostos interpretam nas suas fichas de projeto como cada um pode contribuir para a efetivação da RU e da EE na ARU em estudo, contando para isso com o financiamento dos programas dedicados a estas temáticas. Mas é lógico que com a limitação financeira destes programas, é ao município que compete assumir o papel cimeiro na condução das intervenções, contando com o seu apoio em pelo menos 12 das intervenções propostas.

Em suma, as conclusões mais expressivas que podemos destacar passam pelos constrangimentos maioritariamente ligados às características dos apoios disponíveis e das decisões de disponibilização de apoios financeiros ou outros mecanismos de financiamento que viabilizem a realização das intervenções de reabilitação. Já que devem estar acessíveis á população em geral e não apenas virados aos grandes projetos de reabilitação, que promovam as grandes empresas de construção e os grandes grupos económicos que na maioria das vezes vendem as habitações a preços. Ou seja, o paradigma economicista tem vindo a ganhar relevo em relação ao intuito de dar possibilidades a população de reabilitarem as suas casas, de modo a melhorarem as suas condições de habitabilidade e ao mesmo tempo minimizar os consumos energéticos das habitações.

## **Bibliografia**

**ADENE** (2013) Guia da Eficiência Energética. Agência para a Energia - Lisboa.

**Alves, T.** (2002) Territorialization of Planning in Portugal. Project PRAXIS /PCSH/C/GEO/52/96, Centro de Estudos Geográficos – Universidade de Lisboa, Lisboa.

**AP** (2014) Portugal 2020 Acordo de Parceria 2014-2020.

**Batista, L.** (1999) Território e Cultura Saloia: A Construção de (uma) Identidade Local? Observatório das Atividades Culturais, OBS N° 6.

**Bilhim, J.** (2004) A Governação nas Autarquias Locais. Coleção Inovação e Governação nas Autarquias, SPI – Sociedade Portuguesa de Inovação.

**CML - INE** (2014) Estimativas Provisórias da População Residente. Retorno de Informação Personalizada dos Municípios. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.

**Comissão Europeia** (2015) Compreender as Políticas da União Europeia: Energia. Direção-Geral da Comunicação Informação dos Cidadãos - Bruxelas.

**Comissão Europeia** (2010) Europa 2020 - Estratégia para um Crescimento Inteligente, Sustentável e Inclusivo. Comunicação da Comissão - Bruxelas.

**Comissão Mundial de Ambiente e Desenvolvimento** (1987) Relatório Bruntland. Organização das Nações Unidas, Nova Iorque.

**CS** (2015) Cidades Sustentáveis 2020. Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, Lisboa.

**DGOTDU** (2011) Eficiência Energética e Ordenamento do Território - Contributo da DGOTDU para o Barómetro da Eficiência Energética em Portugal. Documento Técnico, Lisboa.

**DGOTDU** (2008) Proposta de Projeto de Decreto Regulamentar que Estabelece Conceitos Técnicos a Utilizar nos Instrumentos de Gestão Territorial. Documento Técnico, Lisboa.

**ERU<sup>1</sup>** (2016) Documento de Enquadramento á Proposta de Delimitação de Áreas de Reabilitação Urbana e Operações de Reabilitação Urbana Simples no Município de Loures – Doc. Interno CML.

**ERU<sup>2</sup>** (2016) Proposta de Delimitação de Áreas de Reabilitação Urbana e Operações de Reabilitação Urbana Simples no Município de Loures – Doc. Interno CML.

**Gonçalves, H., Graça, J.** (2004) Conceitos Bioclimáticos Para os Edifícios em Portugal. Laboratório Nacional de Energia e Geologia, Lisboa.

**Gutiérrez, A.** (2014) Incidencia de la Participacion en las Politicas de Regeneracion Urbana en Catalunã: Actores, Ciudadania y Desigual Poder Local. Scripta Nova, Vol. XVIII, No. 493 (09).

**Krueger, R., Buckingham, S.** (2012) Towards a ‘Consensual’ Urban Politics? Creative Planning, Urban Sustainability and Regional Development. International Journal of Urban and Regional Research, Volume 36.3.

**INE/CAOP** (2013) Atualização de Dados Estatísticos – Censos 2011. Reorganização Administrativa das Freguesias. Departamento de Planeamento Municipal, Ordenamento do Território e Reabilitação Urbana – CML.

**INE** (2014) População Residente em Portugal com Tendência para Diminuição e Envelhecimento. Destaque de Informação á Comunicação Social, Lisboa.

**IHRU** (2015) Reabilitar para Arrendar – Habitação Acessível. Ficha de Produto, V. 01, Lisboa.

**Lemos, M.** (2014) Estratégias Complexas de Reabilitação Urbana - O Efeito Combinado da Criatividade, Espaço Público e Nobilitação. Dissertação para Obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura, IST – Instituto Superior Técnico, Lisboa.

**Malheiros, J., Carvalho, R., Mendes, L.** (2012) Etnicização Residencial e Nobilitação Urbana Marginal: processo... Sociologia, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Número temático: Imigração, Diversidade e Convivência Cultural.

**MAOTE<sup>1</sup>** (2015) Instrumentos Financeiros para a Eficiência Energética e Reabilitação Urbana. Lisboa.

**MAOTE<sup>2</sup>** (2015) “Governo Aprova Instrumentos Financeiros para a Eficiência Energética e Reabilitação Urbana”. Notícia do Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, Lisboa.

**MAOTDR** (2008) Portugal - Política de Cidades Polis XXI 2007-2013. Gabinete do Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades, Lisboa.

**MAOTDR** (2007) Quadro de Referência Estratégico Nacional - Portugal 2007-2013. Observatório do QCA III, Lisboa.

**Marques, T.** (2005) Portugal na Transição do Século - Retratos e Dinâmicas Territoriais, (capítulo 1 – II). Edições Afrontamento, Porto.

**Neto, L., Pinto, N., Burns, M.** (2014) The impacts of urban regeneration companies in Portugal: The case of Porto Vivo SRU. Advances in Urban Rehabilitation and Sustainability. Department of Civil Engineering, University of Coimbra.

**Lisboa 2020** (2014) Programa Operacional da Região de Lisboa 2014 – 2020. CCDRLVT, Lisboa.

**PDM-CML** (2015) Relatório de Fundamentação da Revisão do Plano Diretor Municipal. Departamento de Planeamento Municipal, Ordenamento do Território e Reabilitação Urbana – CML.

**POSEUR** (2014) Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos. Promoção de um modelo de Desenvolvimento Sustentável. Portugal 2020.

**PROT-AML** (2002) Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa. CCDRLVT, Lisboa.

**PROT-AML** (2010) Diagnóstico Estratégico. CCDRLVT, Lisboa.

**Queirós, M., Vale, M.,** (2005) Ambiente Urbano e Intervenção Pública: O Programa POLIS. Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, Lisboa.

**Rueda, S., Cáceres, R., Cuchí, A., Brau, L.** (2012) “El Urbanismo Ecológico – Su Aplicación en el Diseño de un Ecobairro en Figueres”. Libreria de la Diputació, Barcelona.

**Salgueiro, T. B.** (2012) Dinâmicas Urbanas: Entre a Expansão Periférica e o Esvaziamento do Centro da Cidade de Coimbra. Lisboa.

**Salgueiro, T. B.** (1999) A cidade em Portugal - Uma Geografia Urbana. Edições Afrontamento, Porto.

**Salgueiro, T. B.** (1992) A cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana. Edições Afrontamento, Porto.

**Vale, M.** (2007) Globalização e Competitividade das Cidades. Uma Crítica Teórica na Perspetiva da Política Urbana. Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa, Lisboa.

**Vilares, E.** (2003) Back to the city. O discurso e as metodologias da regeneração urbana. Cidades, Comunidades e Territórios, nº 7.

## **Webgrafia**

**ADC** (2014) Portugal 2020: Objetivos, Desafios e Operacionalização:  
<https://www.portugal2020.pt/Portal2020/Media/Default/Docs/COMUNICACA/O/Portugal2020%2019%20Dez%2014.pdf>

**AML** (2016):

<http://www.aml.pt/>

**CML** (2016):

<http://www.cm-loures.pt/>

**DGOTDU** (2016) Política de Cidades POLIS XXI:

[http://www.dgterritorio.pt/ordenamento\\_e\\_cidades/cidades/polis\\_xxi/](http://www.dgterritorio.pt/ordenamento_e_cidades/cidades/polis_xxi/)

**DGOTDU** (2015) Iniciativas Complementares POLIS XXI:

[http://www.dgterritorio.pt/ordenamento\\_e\\_cidades/cidades/polis\\_xxi/iniciativasc omplementares\\_polis\\_xxi/](http://www.dgterritorio.pt/ordenamento_e_cidades/cidades/polis_xxi/iniciativasc omplementares_polis_xxi/)

**Eurostat** (2013) Produção e Importação de Energia:

[http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Energy\\_production\\_and\\_imports/pt](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Energy_production_and_imports/pt)

**IHRU** (2016) Instituto de Habitação e da Reabilitação Urbana:

<https://www.portaldahabitacao.pt/pt/ihru/>

**PNAEE (2016):**

<http://www.pnaee.pt/pnaee>

**MAOTE (2016) Fundo Nacional de Reabilitação do Edificado (FNRE):**

<http://www.portugal.gov.pt/pt/ministerios/mamb/noticias/20160406-mamb-fnredificado.aspx>

**Secretariado Nacional para os Bens Culturais da Igreja (2015) Igreja Matriz de Bucelas: O Património Artístico:**

<https://www.bensculturais.com/snbci-noticias/753-igreja-matriz-de-bucelas-o-patrimonio-artistico>

**Imagens Utilizadas na Ilustração das Propostas de Intervenção:**

<http://aterraeagente.blogspot.pt/>

<http://vivertelheiras.pt/>

<https://greenerideal.com/>

<http://greensavers.sapo.pt/>

<http://www.ovilaverdense.com/>

**Outros Sítios Consultados:**

<http://www.enoport.com/>

<http://www.rodoviariadelisboa.pt/>

<http://arcd-viladerei.blogspot.pt/>

<http://www.jf-bucelas.pt/>

<http://lisboaenova.org/>

## **Legislação Consultada**

Decreto Regulamentar 11/2009 - Critérios de Classificação do Solo Urbano.

Despacho 438-D/2015 - Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbanas (IFRRU).

Despacho 14190/2015 - Doc. Interno CML.

DL 380/1999 - Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial.

DL 2/2009 - Declaração da Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU) de Moscavide, Portela, Prior Velho e Sacavém.

DL 307/2009 - Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (RJRU).

DL 32/2012 - Atualização do Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (RJRU).

DL 266-B/2012 - Regime de Elegibilidade á Reabilitação de Edifícios.

DL 53/2014 - Regime Excecional de Reabilitação Urbana (RERU).

DL 80/2015 - Revogação do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial.

DL 38/2016 - Estatuto dos Benefícios Fiscais (Última Atualização).

Lei 169/1999 - Lei das Autarquias Locais (LAL).

Lei 56/2012 - Reorganização Administrativa de Lisboa.

Lei 11-A/2013 - Reorganização Administrativa do Território das Freguesias.

Lei 75/2013 - Regime Jurídico das Autarquias Locais (RJAL).


RCM 20/2013 – Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética.

RCM 61/2015 – Aprovação da Estratégia Cidades Sustentáveis.

## Anexos

## 1. Fichas de Projetos Propostos para a ARU de Bucelas e Vila de Rei

## Ficha 1

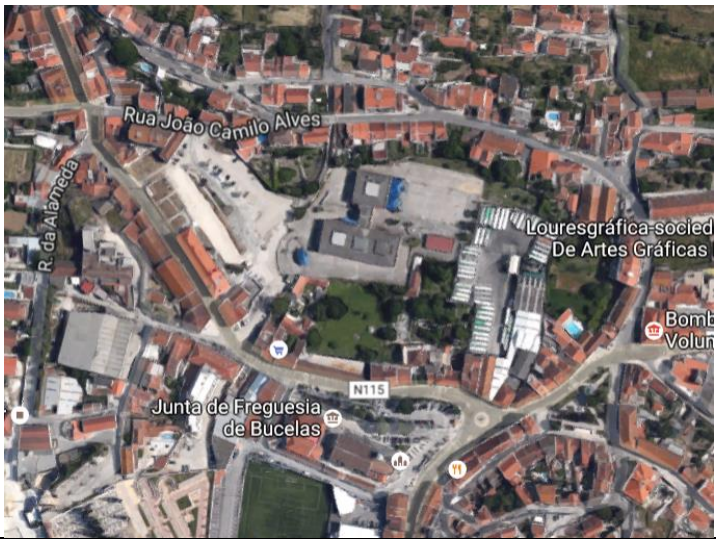
| Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026   |   |
|---|---|
| ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte   |   |
| <b>Parque Central</b>   | <b>Responsável de Projeto:</b> CML e JFB<br><b>Fonte de Financiamento:</b> IFRRU<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> Bucelas Aventura, Confraria do Arinto de Bucelas e Casa do Povo de Bucelas |
| <b>Localização</b><br>   |   |
| <p>Espaço de recreio e lazer com áreas ajardinadas, percursos de corrida e caminhada e recinto de eventos. Com funções de estadia, espaço para festas e feira semanal. Incluindo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Equipamentos de Ginástica com produção energética a partir da velocidade produzida pelo exercício do utilizador</li> <li>• Wi-Fi Pública</li> <li>• Esplanada</li> <li>• Dias Temáticos: Ginástica para seniores, adultos e jovens</li> </ul> <p>Jogos Tradicionais<br/> Concertos<br/> Ações de Formação sobre Vitivinicultura<br/> Provas dos Vinhos de Bucelas<br/> Passeios Pedestres como o Rota das Linhas de Torres ou o Quintas de Bucelas<br/> Trail de Bucelas</p> |   |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Promissor  |   |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Promissor   |   |



Ficha 2

| Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026  |   |
|--|---|
| ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte  |   |
| Ciclovía e Via Pedonal   | <b>Responsável de Projeto:</b> CML e JFB<br><b>Fonte de Financiamento:</b> IFRRU<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> Bucelas Aventura |
| <b>Localização</b><br>  |   |
| <p>Ligação entre Bucelas e os 2 aglomerados mais próximos e mais dependentes da sede de freguesia, Bemposta e Vila de Rei. Com características potenciadoras do incremento da eficiência energética e das mobilidades suaves como a bicicleta e a caminhada, contado para isso com pavimento em células fotovoltaicas em que a ciclovía capta a energia solar transformando-a em eletricidade e contribuindo assim para a iluminação autónoma por LED de baixo consumo na via.</p> |   |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Promissor   |   |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Moderado   |   |

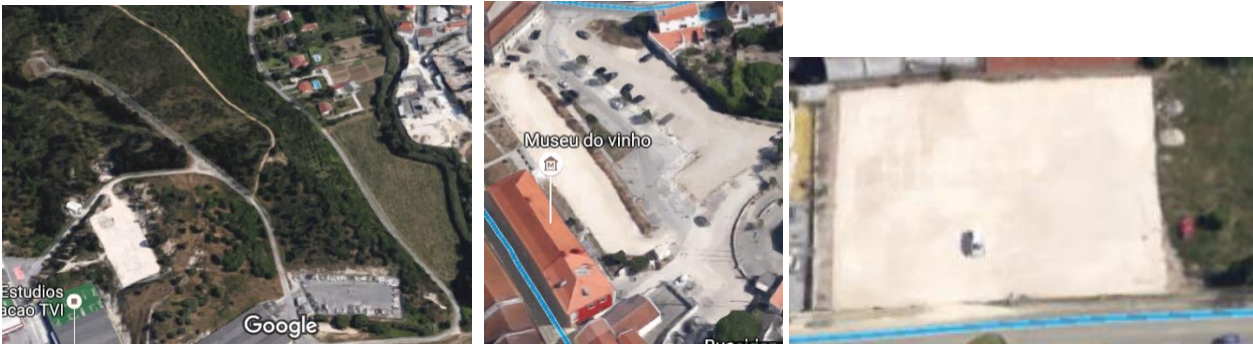
Ficha 3

| Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026  |  |
|--|--|
| ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte  |  |
| Circulação Condicionada  | <b>Responsável de Projeto:</b> CML<br><b>Fonte de Financiamento:</b> CML<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> AEB |
| <b>Localização</b><br>  |  |
| Circulação Condicionada no centro de Bucelas - a ligeiros e com sentido único na Rua Dom Afonso Henriques, Marques de Pombal e Luís de Camões sentido único contrário na Rua João Camilo Alves com pavimento diferenciado (Calçada ou Pavê) com passeios largos propícios á circulação pedonal e introdução de taras de velocidade a 30 Km/h |  |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Moderado  |  |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Limitado   |  |

Ficha 4

| <b>Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026</b>  |   |
|---|---|
| <b>ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte</b>  |   |
| <b>Relocalização da RL</b>  | <b>Responsável de Projeto:</b> RL e CML<br><b>Fonte de Financiamento:</b> RL<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> RL |
| <p style="text-align: center;"><b>Localização</b></p>   |   |
| <p>Relocalização da Rodoviária de Lisboa em terreno da Quinta dos Melos, próxima ao centro de Bucelas, onde encontra espaço de expansão e melhores condições de trabalho e com a possibilidade de dispor de uma saída prioritária com a construção da Variante a Bucelas.</p> |   |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Moderado   |   |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Moderado  |   |

## Ficha 5


| <b>Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026</b>   |   |
|--|---|
| <b>ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte</b>   |   |
| <b>Estacionamentos</b>   | <b>Responsável de Projeto:</b> JFB<br><b>Fonte de Financiamento:</b> JFB, RL<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> RL, Casa do Povo e Associação Humanitária dos Bombeiros de Bucelas |
| <b>Localizações</b><br>  |   |
| <p>Regulação, pavimento e parcelamento de 3 espaços de estacionamento em pontos estratégicos do aglomerado e de apoio aos utentes da RL na sua nova localização. Disponibilizando assim á população espaços adequados ao estacionamento gratuito e libertando o Largo Espírito Santo desta função.</p> |   |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Limitado  |   |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Moderado   |   |

Ficha 6


| <b>Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026</b>   |  |
|--|--|
| <b>ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte</b>   |  |
| <b>Largo de São Roque</b>  | <b>Responsável de Projeto:</b> JFB<br><b>Fonte de Financiamento:</b> IFRRU<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> ARDC de Vila de Rei |
| <b>Localização</b><br>  |  |
| <p>Intenção de requalificação do Largo de São Roque de forma a dignificar a capela e sua envolvente com regulação do estacionamento, iluminação e diferenciação de pavimento junto á capela com áreas de estadia e sociabilização.</p> |  |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Moderado  |  |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Moderado   |  |



## Ficha 7

| <b>Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026</b>   |   |
|--|---|
| <b>ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte</b>   |   |
| <b>Estacionamento de Bicicletas</b>  | <b>Responsável de Projeto:</b> CML<br><b>Fonte de Financiamento:</b> CML<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> Bucelas Aventura, ARCD de Vila de Rei, Banda Recreativa de Bucelas, RL, Escolas e Clube Desportivo “Os Bucelenses” |
| <b>Localização</b><br>   |   |
| <p>Espalhados por toda a ARU, os dispositivos de estacionamento de bicicletas estão preferencialmente instalados nas imediações da maioria dos serviços e equipamentos das duas localidades em análise de modo a que a população veja mais agilizada a utilização da bicicleta em detrimento do automóvel para percorrer curtas distâncias</p> |   |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Promissor   |   |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Limitado   |   |

## Ficha 8

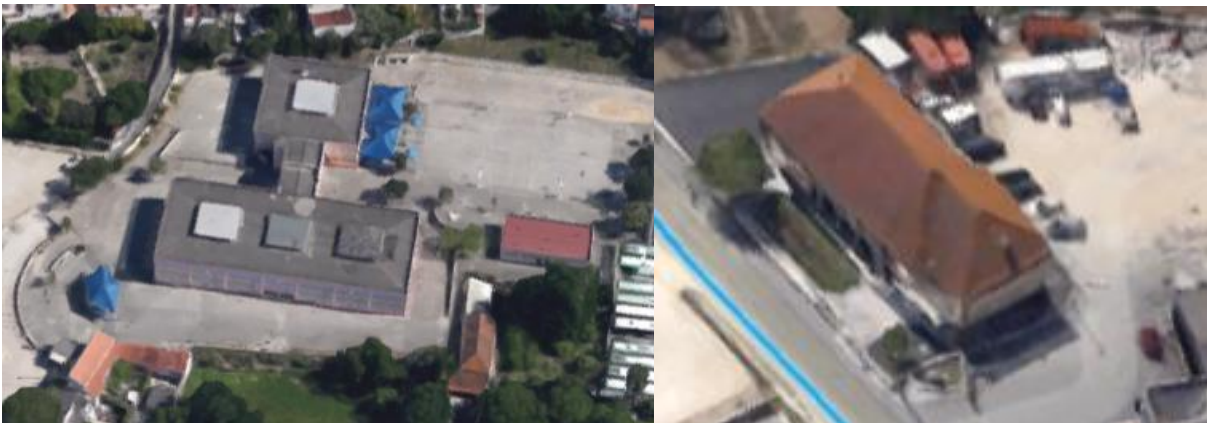
| <b>Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026</b>   |  |
|--|--|
| <b>ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte</b>   |  |
| <b>Mercado de Bucelas</b>  | <b>Responsável de Projeto:</b> CML e JFB<br><b>Fonte de Financiamento:</b> JFB<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> AEB |
| <b>Localização</b><br>  |  |
| <p>Reabilitação e dinamização do Mercado de Bucelas, de modo atrair mais a população a este serviço, o significa que é necessário redimensionar as instalações já algo degradadas e diferenciar os produtos em venda, já que sendo uma freguesia com grande tradição na produção agrícola deve ser premissa a venda dos produtos regionais de Bucelas como o vinho, os legumes e frutos ou os queijos.</p> |  |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Limitado  |  |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Promissor  |  |

Ficha 9

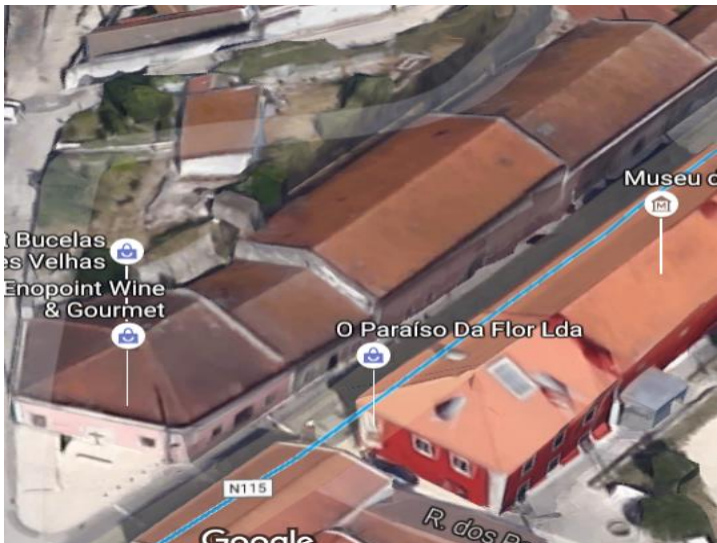
| Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026  |   |
|--|---|
| ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte  |   |
| Igreja Central de Bucelas  | <b>Responsável de Projeto:</b> Paróquia e JFB<br><b>Fonte de Financiamento:</b> IFRRU<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> Todos |
| <b>Localização</b><br>  |   |
| Recuperação da Igreja de Nossa Senhora da Purificação, ponto central da vila (imóvel classificado) que se encontra em avançado estado de degradação exterior, tendo sofrido obras de recuperação interior á pouco tempo o que torna incompreensível o seu estado de degradação exterior. |   |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Limitado  |   |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Promissor  |   |



## Ficha 10

| <b>Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026</b>  |  |
|---|--|
| <b>ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte</b>  |  |
| <b>Eco-Hortas</b>   | <b>Responsável de Projeto:</b> Escolas e Casa do Povo<br><b>Fonte de Financiamento:</b> JFB<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> Casa do Povo e Escolas |
| <b>Localização</b><br>   |  |
| <p>A criação de duas eco-hortas em espaços como as escolas básicas de Vila de Rei e de Bucelas ou da casa do povo de Bucelas tem a intenção por um lado de proporcionar às crianças uma aprendizagem real na cultura de hortícolas e frutícolas e por outro devolver aos mais idosos uma atividade que para muitos fez parte da sua vida ativa e que aqui pode servir como atividade motivadora e forma de produzirem alguns produtos para consumo próprio.</p> |  |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Moderado   |  |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Limitado  |  |


Ficha 11

| Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026  |  |
|--|--|
| ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte  |  |
| Caves Velhas   | <b>Responsável de Projeto:</b> Enoport<br><b>Fonte de Financiamento:</b> Enoport<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b><br>Confraria do Arinto de Bucelas |
| <b>Localização</b>    |  |
| Recuperação dos edifícios Caves Velhas no centro da vila de Bucelas de forma á sua valorização cultural e turística como marco da tradição vitivinícola de Bucelas em concordância e parceria com o Museu da Vinha e do Vinho. |  |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Moderado  |  |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Promissor  |  |

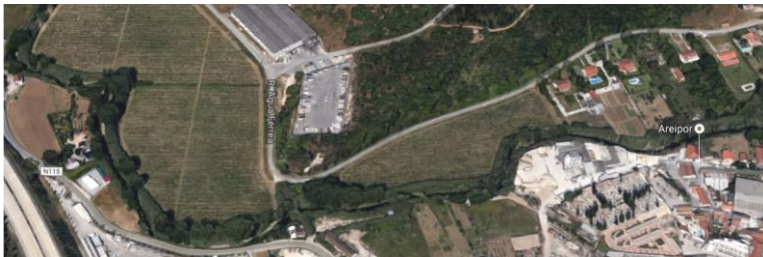
## Ficha 12

| <b>Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026</b>   |  |
|--|--|
| <b>ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte</b>   |  |
| <b>Largo do Jogo</b>   | <b>Responsável de Projeto:</b> CML e JFB<br><b>Fonte de Financiamento:</b> CML<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> ARCD de Vila de Rei |
| <b>Localização</b><br>   |  |
| Reabilitação e adequação do Largo do Jogo em Vila de Rei de forma á sua afirmação como espaço público de referência na vila, tirando partido das aberturas visuais para a ribeira da Pipa. |  |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Moderado  |  |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Promissor  |  |

Ficha 13

| Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026  |   |
|--|---|
| ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte  |   |
| Recuperação de Açudes  | <b>Responsável de Projeto:</b> JFB<br><b>Fonte de Financiamento:</b> JFB<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> Bucelas Aventura, Clube Desportivo “Os Bucelenses” |
| <b>Localização</b> <div> <div>Norte</div>  </div> <div> <div>Sul</div>  </div>  |   |
| <p>Recuperação de 2 açudes um a Norte e outro a Sul da vila de Bucelas criando espelhos de água que proporcionariam á população uma forma de relacionamento com o rio, perdido com a instalação de atividades económicas nas suas margens e promovendo até mesmo atividades desportivas como a canoagem.</p> |   |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Moderado  |   |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Moderado   |   |

Ficha 14

| <b>Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026</b>   |   |
|--|---|
| <b>ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte</b>   |   |
| <b>Percurso Pedestre</b>   | <b>Responsável de Projeto:</b> JFB<br><b>Fonte de Financiamento:</b> JFB<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> Bucelas Aventura, Clube Desportivo “Os Bucelenses” |
| <b>Localização</b><br>   |   |
| Delimitação de um percurso pedestre em combro de rio desde a Ponte do Furadouro até á ponte da Água Férrea |   |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Moderado  |   |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Moderado                                     |   |

Ficha 15


| <b>Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026</b>   |  |
|--|--|
| <b>ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte</b>   |  |
| <b>Iluminação Eficiente</b>  | <b>Responsável de Projeto:</b> CML<br><b>Fonte de Financiamento:</b> POSEUR 2020<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> AEB |
| <b>Localização</b><br>   |  |
| A instalação de iluminação pública eficiente por toda a ARU, convertendo a energia solar em corrente elétrica e autonomiza a iluminação da área e significa a diminuição da fatura energética a pagar pelo município. Medida que deverá ser igualmente implementada nos serviços públicos e equipamentos da freguesia. |  |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Promissor   |  |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Moderado   |  |



Ficha 16

| Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026   |  |
|---|--|
| ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte   |  |
| Equipamentos de Uso Colectivo   | <b>Responsável de Projeto:</b> CML<br><b>Fonte de Financiamento:</b> IFRRU<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> Todos |
| <b>Localização</b><br><div>    </div> |  |
| Reabilitação de alguns dos equipamentos de uso coletivo na ARU como a Casa do Povo, o Centro de Saúde e Complexo Desportivo do “Bucelenses”, Banda Recreativa de Bucelas, já que são aqueles que apresentam maiores problemas de degradação   |  |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Moderado   |  |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Promissor   |  |


## Ficha 17

| Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026  |  |
|--|--|
| ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte  |  |
| <b>Semáforos</b>   | <b>Responsável de Projeto:</b> CML<br><b>Fonte de Financiamento:</b> POSEUR<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> RL |
| <b>Localização</b><br>   |  |
| Introdução de semáforos LED com Apoio Fotovoltaico representa várias vantagens á área, tanto em termos de eficiência energética como na fruição automóvel e pedonal bastante difícil na ARU. |  |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Promissor   |  |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Limitado   |  |

## Fichas 18


| Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026  |   |
|--|---|
| ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte  |   |
| <b>Rodinhas Elétrico</b>   | <b>Responsável de Projeto:</b> CML e RL<br><b>Fonte de Financiamento:</b> POSEUR<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> RL |
| <b>Localização</b><br>   |   |
| O Programa “Rodinhas Elétrico” pretende fazer a ligação entre os núcleos urbanos mais próximos e dependentes de Bucelas - Vila de Rei, Vila Nova, Bemposta, Serra de Alrota e Freixial - com a sua sede de freguesia assim como ligação ao Bairro Solcasa numa lógica de bilhete económico, horários frequentes e acessível á população idosa e com mobilidade reduzida. |   |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Promissor   |   |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Limitado   |   |

Ficha 19

| Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026  |   |
|--|---|
| ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte  |   |
| Centralidade em Vila de Rei  | <b>Responsável de Projeto:</b> CML e ARCD<br><b>Fonte de Financiamento:</b> IFRRU<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b> ARCD de Vila de Rei |
| <b>Localização</b><br>  |   |
| <p>Novo espaço central em Vila de Rei composto pelo conjunto edificado da Associação Recreativa, Cultural e Desportiva de Vila de Rei e o Polidesportivo de Vila de Rei, pretende criar uma centralidade de referência na vila que até aqui é inexistente e valorizando ao mesmo tempo o sistema de vistas que esta localização proporciona.</p> |   |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Moderado  |   |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Promissor  |   |



Ficha 20

| Estratégia de Reabilitação Urbana 2016-2026  |   |
|--|---|
| ARU de Bucelas e Vila de Rei – UOPG Norte  |   |
| Reabilitação da Adega João Camilo Alves  | <b>Responsável de Projeto:</b> Enoport<br><b>Fonte de Financiamento:</b> Enoprt<br><b>Stakeholder Local de Apoio:</b><br>Confraria do Arinto de Bucelas |
| <b>Localização</b>    |   |
| Sendo uma das adegas mais antigas localizada no núcleo urbano da vila de Bucelas, a sua reabilitação pode constituir uma forma de valorização patrimonial da ARU, mas acima de tudo é um meio de valorização turística do imóvel pela sua relação á temática da vitivinicultura, ex-libris de Bucelas. |   |
| <b>Impacto no Contributo para Eficiência Energética:</b> Moderado  |   |
| <b>Impacto para a Reabilitação Urbana do conjunto da ARU:</b> Promissor  |   |

## 2. Benefícios Fiscais para Todas as Intervenção de Reabilitação Urbana no Concelho

|   |  |
|---|--|
| <b>ISENÇÃO DE IMI – IMÓVEIS CLASSIFICADOS</b>   |  |
| Isenção de IMI para os edifícios classificados como monumentos nacionais, imóveis de interesse público e imóveis de interesse municipal. Possui caráter automático, mediante comunicação da classificação e vigora enquanto os edifícios estiverem classificados.   |  |
| Duração do benefício:   | <b>Permanente</b>  |
| Legislação de enquadramento:  | <b>Artigo 44.º, n.º 1, alínea n) do EBF</b>                    |
| Área geográfica   | <b>Área do município</b>                                       |
| <b>ISENÇÃO DE IMI – EDIFÍCIOS OBJETO DE REABILITAÇÃO</b>  |  |
| Isenção de IMI para os edifícios objeto de reabilitação urbanística, pelo período de três anos após a emissão da licença pelo município. Para efeitos da presente isenção, entende-se por reabilitação urbanística o processo de transformação do solo urbanizado, compreendendo a execução de obras de construção, reconstrução, alteração, ampliação, demolição e conservação de edifícios, tal como definidas no regime jurídico da urbanização e da edificação, e desde que seja atribuída uma classificação energética igual ou superior a A, ou superior em pelo menos dois níveis à classificação energética anterior.<br>Este regime não é cumulativo com outros benefícios fiscais de idêntica natureza. |  |
| Duração do benefício:   | <b>3 anos</b>  |
| Legislação de enquadramento:  | <b>Artigo 45.º, n.º 1 do EBF</b>                               |
| Área geográfica   | <b>Área do município</b>                                       |
| <b>ISENÇÃO DE IMT – EDIFÍCIOS OBJETO DE REABILITAÇÃO</b>  |  |
| Isenção de IMT para a aquisição imóveis destinados a reabilitação urbanística, desde que o adquirente inicie as obras no prazo de 3 anos, a contar da data de aquisição.<br><br>Este regime não é cumulativo com outros benefícios fiscais de idêntica natureza.  |  |
| Duração do benefício:   | <b>Transmissão onerosa de propriedade</b>                      |
| Legislação de enquadramento:  | <b>Artigo 45.º, n.º 2 do EBF</b>                               |
| Área geográfica   | <b>Área do município</b>                                       |
| <b>REDUÇÃO DA TAXA DO IVA</b>   |  |
| Redução da taxa do IVA para 6% para empreitadas de beneficiação, remodelação, renovação, restauro, reparação ou conservação de imóveis ou partes autónomas destes afetos à habitação, com as exceções definidas no Código do IVA.<br>A taxa reduzida não abrange os materiais incorporados, salvo se o respetivo valor não exceder 20 % do valor global da prestação de serviços.   |  |
| Duração do benefício:   | <b>Faturação</b>   |
| Legislação de enquadramento:  | <b>Artigo 18.º, Lista I n.º 2.27 do Código do IVA</b>          |
| Área geográfica   | <b>Área do município</b>                                       |
| <b>ISENÇÃO DE IMI – EDIFÍCIOS OU FRAÇÕES REABILITADAS E ENERGETICAMENTE EFICIENTES</b>  |  |
| Isenção de IMI para os edifícios objeto de ações de reabilitação que alterem a eficiência energética para A ou A+, por um período de 3 anos.  |  |
| Duração do benefício:   | <b>3 anos</b>  |
| Legislação de enquadramento:  | <b>Artigo 16.º, n.º 2 da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro</b> |
| Área geográfica   | <b>Área do município</b>                                       |

|  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| <b>ISENÇÃO DE IMI – EDIFÍCIOS OU FRAÇÕES REABILITADAS E ENERGETICAMENTE EFICIENTES</b>   |                                   |
| Isenção de IMI para os edifícios objeto de ações de reabilitação que alterem a eficiência energética para A ou A+, ou que na reabilitação urbanística subam dois níveis de classe energética relativa à anteriormente certificada. |                                   |
| Este regime não é cumulativo com outros benefícios fiscais de idêntica natureza.   |                                   |
| Duração do benefício:  | <b>3 anos</b>                     |
| Legislação de enquadramento:   | <b>Artigo 45.º, n.º 1 do EBF</b>  |
| Área geográfica  | <b>Área do município</b>          |
| <b>MAJORAÇÃO DE IMI – EDIFÍCIOS DEGRADADOS</b>   |                                   |
| Majoração de 30% do IMI dos edifícios urbanos degradados, que face ao seu estado de conservação, não cumpram satisfatoriamente a sua função, ou que coloquem em risco a segurança de pessoas e bens                                |                                   |
| Duração da majoração:  | <b>Anual</b>                      |
| Legislação de enquadramento:   | <b>Artigo 112.º, nº 8 do CIMI</b> |
| Área geográfica  | <b>Área do município</b>          |
| <b>MAJORAÇÃO DE IMI – EDIFÍCIOS DEVOLUTOS OU EM RUÍNAS</b>   |                                   |
| Majoração de 300% do IMI dos edifícios urbanos devolutos à mais de um ano, ou edifícios em ruínas, conforme definidos na legislação específica   |                                   |
| Duração da majoração:  | <b>Anual</b>                      |
| Legislação de enquadramento:   | <b>Artigo 112.º, nº 8 do CIMI</b> |
| Área geográfica  | <b>Área do município</b>          |

### 3. Entrevistas

#### Entrevista ao Arquiteto Coordenador da “Estratégia para a Reabilitação Urbana 2016-2026” da Câmara Municipal de Loures

Arquiteto Frederico Pinto

28 de Abril de 2016

Duração: 1h:31Minutos

**Questão:** Quais as maiores diferenças na ocupação urbana entre UOPG no concelho de Loures?

**F:** Nós temos 4 UOPG com ocupação urbana, a ocupação urbana na UOPG Norte caracteriza-se por aglomerados inseridos na paisagem em que a ocupação é concentrada. A delimitação é facilmente identificável, apesar de haver nas zonas de franja alguma discussão em se considerar já rural ou não... até por causa do tipo de ocupação quando estamos a falar nestas zonas de transição...mas sobretudo são aglomerados dispersos na unidade territorial. Depois, temos a UOPG de Loures que se centra em dois contínuos, que é o eixo do Pinheiro de Loures que se inicia no Barro, passa no Pinheiro de Loures e termina em Guerreiros. Mas que se apoia na estrada nacional 8 e que é uma ocupação no fundo linear ao longo dessa estrada

nacional, ou seja, haviam várias pequenas povoações que foram crescendo e fruto deste crescimento ao longo do século XX, atualmente o tecido encontra-se como um contínuo ao longo dessa estrada nacional. Depois a outra ocupação tem a ver com a cidade de Loures, que a génese é do início do século XVII/XVIII e que o grande crescimento deu-se já em meados do século XX, também apoiado no eixo da nacional 8. Foi crescendo ao longo da encosta em que depois aparecem zonas de expansão agarradas a esta génese, de Santo António dos Cavaleiros que são dos anos 60 e 70. Em contraponto também nos anos 70 apareceu em termos de grande mancha urbanizada o Infantado, em que se ganhou o território á várzea, tanto que é uma zona com algumas fragilidades do ponto de vista ambiental. Temos a UOPG dos Tojais que tem dois tipos de ocupação urbana, temos uma ocupação dos aglomerados habitacionais que são facilmente identificáveis e são de dimensão reduzida e concentrados, especialmente Santo Antão do Tojal, São Julião do Tojal e também A-das-Lebres, Pintéus... portanto são identificáveis no território. E temos por outro lado, áreas de atividades económicas dispersas onde não é fácil identificar onde começam e onde acabam. Aqui a dispersão territorial não é da parte habitacional, é da parte das atividades económicas.

**Questão:** Mas há uma mistura entre as atividades económicas e as habitações?

**F:** Sim, há uma mistura e além da mistura há até promiscuidade! Porque há uma grande influência negativa das atividades económicas no espaço urbano, em termos de ruído, do impacto que essas atividades têm nas habitações! Depois temos a UOPG Oriental que aí também tem duas realidades diferentes. Temos junto ao rio Tejo um contínuo desde Moscavide a Sul que faz fronteira com Lisboa, tem todo um contínuo urbano até Vila Franca de Xira, apoiado na nacional 10. Esse tecido corresponde a várias ocupações fechadas em bairros com estruturas independentes em que não existe uma articulação efetiva entre os vários tecidos, existem ligações pontuais e muitas vezes essas ligações tornam-se constrangimentos. Não são ligações efetivas que se possa dizer que haja uma continuidade urbana e continuidade espacial.

**Questão:** Essa ocupação da UOPG Oriental é muito dependente de Lisboa?

**F:** Têm uma forte dependência de Lisboa! Aliás, todo o concelho de Loures do ponto de vista das dinâmicas de fluxos por causa do trabalho, uma vez que a maioria das pessoas trabalha em Lisboa, tanto que a rede de transportes está sempre dependente á centralidade em Lisboa, ou seja é radial com centro em Lisboa. Aliás, em termos de transportes as deslocações são radiais, é de Loures para Lisboa, é da faixa oriental para Lisboa... e o que é que acontece?! Muitas vezes quem quer ir de Santa Iria da Azóia para Loures tem dificuldade em termos de transportes públicos porque as deslocações são radiais com esta dependência, não só em termos de serviços e de deslocações pendulares até os próprios transportes públicos não dão a resposta efetiva á necessidade de organização interna do próprio território. Portanto

em termos da UOPG Oriental há estes tecidos e o crescimento após os anos 70 é 90% de área de génese ilegal! A zona toda a poente da A1, 95% é de génese ilegal com um contínuo de bairros que do ponto de vista urbanístico não têm hierarquias urbanas, estão deficientemente infraestruturados e portanto são áreas problemáticas. Na área Oriental há alguns polos que têm alguns centros com qualidade urbanística como o bairro da Sacor, Moscavide, a Portela de Sacavém e por isso temos ali algumas situações interessantes do ponto de vista tipomorfológico das ocupações no eixo oriental mas de facto as ocupações mais recentes são mais problemáticas. Depois também temos a zona do planalto de Unhos em que a ocupação é sobretudo de génese ilegal ao longo da estrada militar que contorna o reverso da costeira e faz a delimitação entre a zona de planalto e a costeira propriamente dita. Essa estrada militar está repleta de ocupações ilegais, portanto também são tecidos bastante complicados e bastante frágeis do ponto de vista da sua estrutura. Essa zona do ponto de vista do ambiente urbano tem um impacto muito grande por causa do aeroporto de Lisboa, do ponto de vista do ruído. Sendo uma zona também atravessada por grandes infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, em que a relação entre tecidos se torna deficiente o que para além de na parte urbana não haver um crescimento eficientemente articulado, a passagem destas grandes infraestruturas também dificulta cerzir os vários tecidos urbanos.

**Questão:** O que é para si a Reabilitação Urbana?

**F:** Reabilitação Urbana em termos de conceito para mim no fundo, acaba por ser modernizar ou intervir criando uma melhor resposta do *hardware* do edificado e da cidade, de forma a dar resposta às exigências da cidade contemporânea. No fundo, se podermos resumir numa frase é isto... independentemente de depois haver algumas visões do que é a Reabilitação Urbana, para mim mais diretamente do ponto de vista do edificado não posso considerar a reabilitação urbana como uma coisa que está muito na moda e que é esventrar os edifícios, mantendo as fachadas e depois fazer uma edificação totalmente nova no seu interior! Porque isso destrói o que foi a génese e a alma daquele edifício... aquilo que deu origem aquela construção. No fundo o que se faz é uma coisa totalmente nova... é falso, é um “*pastiche*”! Não é de facto uma modernização, é uma construção nova aproveitando uma fachada... e para mim a Reabilitação deve manter muito o que é a génese daquelas construções porque aquilo é que dá origem á identidade da cidade. O que é interessante nas cidades antigas é aquela pátina que fica... como por exemplo em Veneza... é aquele espírito da cidade que fica. Nós quando deixamos uma fachada e depois é tudo falso lá dentro... aquilo não é nada... não é reabilitação. É uma moda atual que dá resposta mais do ponto de vista imobiliário do que numa operação de Reabilitação Urbana. É uma coisa que não é pensada a longo prazo e agora fala-se muito da questão turística em Lisboa que neste momento até tem um fluxo de turismo demasiado elevado para o que a cidade comporta, e com o continuar deste tipo de intervenções que continuam a chamar de Reabilitação Urbana mas que no fundo esventram o que é a identidade da cidade, deixam de fazer sentido as características de Lisboa como ela é atualmente! E acho que é importante alertar-se do ponto de vista dos conceitos do que é a reabilitação

porque estas intervenções vão destruir o que é a génese e a identidade da cidade. E portanto para mim a Reabilitação Urbana tem de ter um parâmetro que é a manutenção da identidade e este tipo de intervenções não a mantêm!

**Questão:** Acha que a Reabilitação Urbana é uma alternativa á construção nova?

**F:** Sim, mas eu acho que uma coisa não substitui a outra! A construção nova é sempre possível, aliás eu não vejo nada contra, em termos da intervenção ao nível de um quarteirão, de haver situações pontuais de demolição e construção nova... mantendo de facto a coerência do conjunto. Portanto nesse aspeto acho que se complementam uma á outra! Não tenho uma posição fundamentalista nesse aspeto...

**Questão:** A nível interno do concelho acha a Reabilitação Urbana faz sentido na UOPG Norte, já que tem aglomerados mais dispersos e mais concentrados?

**F:** Sim eu acho que faz, do ponto de vista da abrangência territorial... e falamos sempre das identidades e a reabilitação pretende preservar a identidade do lugar... é por isso que é o reabilitar conferindo a tal modernização e adequação ao existente, às novas tecnologias que estão ao dispor para conferir uma qualidade de vida ao edificado. Nesse aspeto e sempre preservando a identidade dos lugares, é sempre possível ter operações de reabilitação, mesmo no sentido da intervenção!

**Questão:** O que na sua opinião falhou na estratégia anterior que a CML promoveu entre 2012 e 2013 e que ainda se encontra em vigor?

**F:** E que aliás ainda está em vigor até 2016! Porque ela ainda se mantem já que ainda não foi revogada... agora na nossa nova operação iremos revogar esta estratégia antiga mas até 2016 ainda está em vigor. É sempre um bocado ingrato estar a dizer o que falhou quando houve outras pessoas que pensaram e tiveram opções diferentes em termos de trabalho. A estratégia está sempre ligada a uma operacionalização e quando foi defendida a estratégia nos moldes em que foi, não foi previsto nem pensado haver uma divulgação... nem definir boas práticas, modelos de intervenção... que para mim fazem sentido serem definidos para que não hajam equívocos e atualmente ainda há muitos equívocos na aplicação prática desta estratégia de 2012 a 2016. Equívocos em definir o que é uma operação de Reabilitação Urbana, o que é que se pode sujeitar em termos de incentivos, se de facto a obra efetuada pode ser isenta de IMI, já que temos alguns casos em que há discussão interna sobre se a obra está sujeita a incentivos ou não! Por isso se o próprio município internamente não consegue estabilizar estes pontos numa operação que já está em vigor, os particulares então menos ainda! Portanto nesse aspeto nunca foram transmitidos nem estabilizados critérios de intervenção, que eu acho que previamente na estratégia deviam estar estabilizados! Outra coisa que falhou também penso que foi a divulgação, porque apesar de ter sido feito algum lançamento na comunicação social é uma coisa que devia ter uma divulgação mais



na proximidade! Nas freguesias, fazer encontros nas associações... e no fundo chamar as pessoas, que deve ser o papel do município, chamar as pessoas para todos em conjunto enveredarem uma operação de Reabilitação Urbana. Por isso o que eu acho que falhou foi neste sentido... ficou só ao nível da delimitação e definição dos incentivos fiscais! Fechou aí, não foi dado mais nenhum passo para além disso... eu acho que devia ter-se dado o passo de insistir mais junto das pessoas, alertar para que estes benefícios estavam em vigor e explicar junto da população.

**Questão:** Quais as maiores dificuldades que tem encontrado na elaboração desta nova estratégia?

**F:** A estratégia antiga tinha por base o anterior diploma da Reabilitação Urbana que tinha critérios mais fechados sobre o conceito de reabilitação. É importante tocar neste ponto, porque o novo diploma abre a própria metodologia que foi adotada pela autarquia, também foi abrir as ARU á maior parte do município. Havendo esta abertura do conceito na própria legislação e sendo esse o entendimento do município como estratégia a desenvolver, foi necessário estabilizar critérios. Porque os critérios também não estão definidos por lei e portanto existe a necessidade do ponto de vista técnico e metodológico estabilizarmos critérios de trabalho e do que se pretendia com a Reabilitação Urbana. E aí há dois pesos, nós temos um território muito fragmentado e iríamos pôr 40 ARU para cada uma das povoações?! Faríamos contínuos espaciais por cada UOPG?! Para já havia esta questão que estava em causa! O que é que nós pretendíamos? Qual era o objetivo final? Se era de facto alargar a tudo como o próprio regime já admite ou definir ARU mais concertadas e as operações de Reabilitação Urbana estarem mais concentradas no território e terem mais visibilidade?! É que há esta questão... a partir do momento em que nós alargamos a todo o território as ARU, perdemos o impacto do que é essa operação no território! Ficam dispersas... portanto não havendo essa concentração, não têm visibilidade. Não tendo visibilidade perde-se o motor que pode ser gerado quando uma ARU é delimitada por uma área concentrada, e isto acho que vai ser das maiores dificuldades quando entrarem em vigor as novas delimitações das ARU, porque de facto como são muito abrangentes julgo que se vai perder a visibilidade das intervenções que vão ocorrer no território! Não vão estar concentradas, vão estar muito dispersas... aquilo que podia colmatar esta dispersão era efetuar ARU sistemáticas porque neste momento estamos é a definir ARU simples! Se forem efetuadas ARU sistemáticas com critérios bem definidos, por exemplo nas áreas génese dos vários aglomerados que são áreas mais obsoletas mas que para todos efeitos contêm algumas centralidades... são áreas de maior centralidade... há esta discrepância, têm centralidade mas por outro lado estão obsoletas! Eu acho que são nessas que devem incidir as ARU sistemáticas e essas aí sim... de iniciativa do município em conjugação com os particulares, se forem feitas intervenções a nível local essas sim vão ter visibilidade e servem de motor para haver intervenção mais generalizada pelos próprios particulares, que é fundamental!

Atualmente temos que perceber o estado das finanças públicas e quando fazemos ARU sistemáticas a autarquia precisa de capacidade económica para intervir no espaço público! Estamos a falar de áreas consolidadas e que não é responsabilidade dos particulares, e nesse sentido a câmara também tem de ter essa disponibilidade! Por outro lado, também sabemos que com a conjuntura atual os particulares não têm essa disponibilidade e portanto a única forma é fazer operações muito concentradas, muito pontuais em sítios estratégicos para tentar que isso tenha o impacto que se pretende no mecanismo de vida da própria cidade. O problema que estamos a vislumbrar e que pode vir a ocorrer é a delimitação e a questão dos critérios desta abertura, depois ser contraproducente o abrir a todo o município ou a 90% do município e depois vamos perder a visibilidade dessas intervenções.

**Questão:** Os critérios de delimitação das novas ARU cobrem a maioria dos “territórios-problema” do concelho? Como?

**F:** Sim, cobrem! Cobrem também algumas áreas de génese ilegal... relativamente a esses critérios, nós estabelecemos... para já o próprio regime diz que as ARU têm de incidir em solo urbano. Portanto as áreas de solo rural automaticamente são excluídas... assim o primeiro critério é a questão do solo urbano, e nós definimos as áreas predominantemente habitacionais. Depois houve mais um critério que tem a ver com a tal obsolescência das infraestruturas do *hardware* da cidade. Então faz sentido áreas que têm 5/10 ou 15 anos serem tão obsoletas e que necessitem de Reabilitação Urbana?! Portanto o que fizemos foi analisar o solo urbano numa forma espacial para perceber a idade do edificado e perceber em que época aquele tecido foi gerado. As áreas mais recentes, ou seja com menos de 15 anos foram excluídas á partida e portanto a incidência das ARU concentrou-se então no território habitacional com mais de 15 anos! Este foi assim um grande critério genérico que foi adotado...agarrando a esta grande ideia, quando haviam áreas de equipamentos, espaços verdes que faziam sentido e que se estruturavam nestas áreas habitacionais também foram integrados. Porque fazem sentido serem integrados para não estarem fechadas só na parte habitacional, porque a própria cidade tem que ser vista como um todo. Essas intervenções devem ser efetuadas não só no edificado como no espaço público... todo o *hardware* da cidade! Daí essas áreas que estavam agregadas e que fazem parte deste sistema, com idade superior a 15 anos, todas ficaram agarradas. Alertando que são as que estão agregadas e que dão resposta às necessidades do uso habitacional...áreas de atividades económicas foram excluídas á partida. Relativamente às áreas de génese ilegal, essas áreas á partida nunca tiveram condições de habitabilidade... portanto não estamos a falar sequer de lhes dar novas condições, elas nunca tiveram condições! Segundo e pessoalmente faz-me um bocado de dificuldade em conseguir justificar porque é que elas integram ARU... porque quando falamos de reabilitação estamos a falar também da manutenção do existente e eu tenho sérias dúvidas que aquele tipo de tecido que resulta das AUGI deva ser mantido nos moldes em que se encontram para se considerarem ARU. Eu não concordo que estas áreas AUGI sejam integradas, com este tipo de tecido que nós temos! Extremamente denso, sem hierarquias de espaço público, sem espaços verdes, sem áreas de equipamentos e



mono funcionais, sem passeios em que a circulação pedonal não se consegue efetuar de forma segura... não é com intervenções só de reabilitação que se consegue dar coerência ao tecido nem modernizar o tecido.

O que era necessário para estas áreas, era regeneração! Ou seja, ter um novo tecido em substituição do existente... isto era o que era desejável! Na prática sabemos que não é viável e nem é possível estarmos a propor em áreas de vários e vários hectares ocupados com milhares de famílias a habitar... nós dizermos vamos demolir tudo e vamos construir de novo... mas numa lógica de dar o mínimo de condições de habitabilidade á população que lá existe e consideramos dar algum benefício para fazer obra para que consigam ter condições de dignidade da habitação foram integradas! Mas com esta ressalva... do ponto de vista conceptual não fazem sentido serem ARU, mas numa lógica de conceder um incentivo... Porque há situações de habitação em condições muito precárias, no sentido de dar á população este instrumento... são populações desfavorecidas... porque se tivessem posses já não habitavam naqueles locais. E nestes locais que estamos a definir, são de facto áreas complicadas do ponto de vista social! Alguns exemplos, são: o Bairro de Angola, Bairro de Fetais, Bairro Maria Júlia Carvalho... são bairros problemáticos do ponto de vista social... a população a maior parte é desempregada, ou tem empregos muito precários, portanto percebemos que não há condições económicas dos próprios particulares que têm as casas arrendadas nem dos próprios habitantes que alguns deles são também proprietários e habitam nas próprias casas. Situação diferente nas AUGI na zona Norte do município em que são loteamentos de génese ilegal, mas que são de determinados níveis socioeconómicos diferentes e portanto não fazendo sentido este tipo de raciocínio ser aplicado a estas áreas. Por outro lado existem algumas situações AUGI na área Oriental que não estão consolidadas, portanto não fazia sentido estarmos a dar benefícios fiscais e de outra ordem em áreas que ainda nem urbanizadas estão... apesar de definidas como AUGI e de solo urbano consolidado. Houve então um outro critério aplicado às AUGI que era de facto a consolidação urbana, portanto tinham de ter um alto nível de consolidação urbana para lhes dar os incentivos, isto relativamente aos critérios de delimitação. Um critério que também tentámos seguir ao máximo, é a legibilidade dos limites porque os limites devem ser facilmente identificáveis para percebermos onde era o limite da ARU. Para não haver dúvidas tentamos ir pelos limites físicos e identificáveis no território... achamos que seria o melhor processo para efetuar a delimitação da própria ARU.

**Questão:** Quais as vantagens concretas que os proprietários têm na adesão a este programa de reabilitação?

**F:** Ora, as vantagens concretas que os proprietários têm nesta fase, ou seja, agora nas ARU simples que é o que estamos a delimitar são os benefícios fiscais! São os que estão considerados na lei que têm a ver com questões de IMI, isenções de IMT, taxas reduzidas do IVA, deduções em sede de IRS. Explicando mais pormenorizadamente estes incentivos até podem começar antes de efetuarem a intervenção... porque se um proprietário comprar um imóvel para reabilitar e julgo

que nem tem de ser fundo. No artigo 45º, nº2 do estatuto dos benefícios fiscais indica que há isenção do IMT para a aquisição de imóveis destinados á Reabilitação Urbana, desde que o adquirente inicie as obras no prazo de 3 anos a contar da data da aquisição... previamente pode já começar a usufruir do benefício fiscal antes de fazer a reabilitação. No entanto do ponto de vista prático, apesar do benefício ser dado previamente, como é que isto se processa?! O proprietário adquirente tem de fazer na mesma o pagamento do IMT, faz nos três anos subsequentes a operação de Reabilitação Urbana, comprova que a fez aqui na autarquia, que passa a certidão e pede o estorno do que pagou junto das finanças! Portanto configura uma isenção mas não é dada logo no ato que adquire... é dado á posteriori, até para haver um controlo que a operação é efetivamente realizada. A pessoa tem de sempre avançar á cabeça com a totalidade do investimento... mas já é um benefício!

Depois há um incentivo que eu acho que é pouco divulgado e que devia ser divulgado amplamente em todo o território nacional! Como figura no artigo 45º, nº1 do estatuto dos benefícios fiscais, que indica que se um proprietário fizer obras no edifício e subir a classificação energética dois níveis, isto funciona para todo o território nacional, não tem de estar dentro de uma ARU tem isenção durante três anos de IMI! Portanto é mais uma vantagem que nem está só relacionada com as ARU e que está direcionada a toda a reabilitação do edificado em Portugal. Portanto é um benefício fiscal abrangente a todo o território... e que é pouco divulgado. Agora nas ARU propriamente ditas, qual é o grande objeto dos benefícios?! São estes três, que é: a isenção do IMI quando os edifícios são reabilitados e sobem dois níveis do estado de conservação! Como é que nós sabemos isso?! Há uma vistoria prévia por parte da câmara que define qual o atual estado de conservação do edifício e se depois das obras pode subir dois níveis... aliás a autarquia define quais são as obras necessárias para subir os dois níveis... o particular efetua as obras, a câmara comprova que as obras que foram efetuadas estão em condições de subir os tais dois níveis e passa a declaração que o proprietário junto das finanças apresenta e tem isenção durante 5 anos, prorrogáveis por mais 5! Para que haja esta prorrogação a ARU tem de estar ainda em vigor para se manter o benefício e caso não esteja não há uma vinculação legal para se manter o benefício.

Por outro lado também se achou que 5 anos era um mínimo, para dar um benefício perante uma intervenção que é onerosa, uma intervenção de Reabilitação Urbana para subir dois níveis é onerosa e o retorno é diluído em termos de IMI ao longo de vários anos para no final ter alguma expressão. Também não se dá logo 10 anos porque pode já não estar em vigor a ARU e se calhar também há a intenção do próprio legislador em pensar duas vezes se dá logo á cabeça 10 anos... o próprio legislador também pode ter tido uma outra intenção quando fez esse articulado! Depois também há a redução de IRS mas que é anual e tem a ver com os encargos suportados nesse ano, mas é completamente irrisório uma vez que estamos a falar de um limite de 500 euros... para subir os dois níveis é complicado! Tenho um outro que é muito vantajoso, que é a reduzida taxa de IVA, pois quando é feita uma empreitada pode ter a redução da taxa do IVA para 6%. Ora, é importante dizer que no regime esta taxa de IVA nos materiais não pode exceder 20% do valor global da prestação de serviços. A prestação de serviços tem que ser o grande bolo para não

se fazer só a construção, porque na reabilitação de facto a mão-de-obra é o mais caro e para não haver uma subversão da nova construção, a génese é esta. Há um outro benefício proposto para estas ARU que tem a ver com a redução do IMI para os edifícios ou frações arrendados, qual é o objetivo?! Não haver edifícios devolutos nestas áreas centrais! Portanto se existe um edifício que está devoluto, não se pretende que esteja... dá-se um incentivo, o proprietário por exemplo pode ter um outro imóvel onde habita e retém uma redução do IMI se entretanto arrendar o imóvel. Por outro lado o município também tem uma taxa de agravamento para os imóveis que estão devolutos! Por um lado dá o benefício para os imóveis arrendados mas por outro lado agrava os que estão devolutos para que não permaneçam e para que não hajam áreas urbanas desocupadas e desabitadas.

**Questão:** Crê no sucesso da “Estratégia para a Reabilitação Urbana 2016-2026”? Porquê?

**F:** Bem, queremos sempre acreditar que o que fazemos vai ter impacto e vai melhorar sempre o existente... tem que ter sempre alguma coisa que nos move e motiva. Acredito que vá ter sucesso, mas por outro lado é importante perceber que isto vai ter de ter um acompanhamento permanente e o sucesso vai estar dependente deste acompanhamento permanente no território. Isto é fundamental, porque se não vai cair no esquecimento! A autarquia vai numa primeira fase aplicar um plano de comunicação aliado a esta estratégia, em que se propõe fazer uma série de sessões nas várias freguesias, de esclarecimento á população para explicar os benefícios fiscais que os particulares têm e os benefícios que o município dá, em termos de taxas que podem ter se aderirem á estratégia municipal. Para além desta primeira fase de lançamento do programa, devem-se fazer sessões espaçadas no tempo mas de refrescamento...ou seja, para não se esquecerem que este regime está em vigor. Porque se não, voltamos a cair no mesmo sistema das ARU anteriores!

Por outro lado, acho que é muito importante ser estabilizado o tipo de intervenções necessárias para subir os dois níveis, para não cairmos no mesmo erro que ocorreu anteriormente... que não estando estabilizado o tipo de intervenções, são feitas obras em que há discussão se de facto correspondem aos critérios ou não para subir os dois níveis.

**Questão:** Existem algumas intervenções ao nível do espaço público pensadas pela autarquia, e que poderiam servir como alavanca á iniciativa privada?

**F:** Atualmente existem operações que estão a decorrer no terreno e que são chamadas de Revitalização Urbana! Mas são operações que não estão integradas numa estrutura, numa ideia... e portanto não estão articuladas com o resto do território, não foram efetuados estudos de impacto para saber se vão servir de motor! Não abrangem a totalidade do território, uma vez que foram eleitas 4 intervenções e como estava dizer é no espaço público e não está a ser desencadeado em paralelo nada com intervenções a nível dos particulares. Duvido que possam

servir como alavancagem, já que são intervenções maioritariamente ao nível do pavimento... no fundo em termos de impacto vamos ver os frutos que vão dar. Agora se no futuro, as restantes estiverem ligadas a uma ideia e articuladas com uma estratégia mais global para o município, aí sim vão ter impacto! Agora fechadas dentro delas próprias... não me parece que tenham grande impacto!

**Questão:** Que imagem tem das vilas de Bucelas e Vila de Rei?

**F:** Tenho duas perspetivas destas vilas, uma falando nelas em separado e outra falando delas em conjunto! Começando individualmente que eu acho que é mais interessante... Bucelas é uma área que tem um interesse patrimonial bastante elevado! Tem um centro muito interessante do ponto de vista do espaço público com a igreja em posição de destaque e tem uma estrutura urbana de forma radial que envolve esta área central em torno da igreja e do centro de Bucelas. A disposição do edificado e o seu crescimento tem sido sobretudo na zona Norte, mas que não tem respeitado as volumetrias da génese antiga de Bucelas que variava entre um e dois pisos, tendo edificado de 4 e 5 pisos, o que no fundo esmaga um bocadinho a escala do que era o aglomerado antigo. Por outro lado tem uma imagem muito negativa no que é o *skyline* da paisagem, quando vemos de fora Bucelas, aquela imagem muito interessante no vale encaixado... e depois aparece aquela urbanização nova no cimo da encosta com uma volumetria excessiva, estou a falar do bairro Solcasa. Acho que penaliza muito a imagem do que seria a génese de Bucelas e que era o que a caracterizava! Outra zona um bocadinho complicada é junto ao rio Trancão, onde existem algumas atividades económicas que na génese poderiam estar ligadas às areias do rio Trancão mas que atualmente é uma produção perfeitamente comercial e industrial que não tira partido nenhum do rio. O que acontece é que é uma ocupação que não é desejável naquele local e que impede a fruição de Bucelas e que fecha a vila ao rio, portanto é uma ocupação indesejada naquele local! Para todos os efeitos é um particular que lá está implantado e estas questões territoriais são difíceis de gestão, porque obrigaria a uma expropriação do particular. Se bem que ele não está licenciado, mas apesar de não estar licenciado não é espaço público e o usufruto daquela zona estaria sempre condicionado. É interessante porque a parte precisamente confinante é pública, com equipamentos já que tem o cemitério com um largo e que tem precisamente abertura visual para o rio. Temos abertura numa zona de platô com vistas por toda a zona nascente e depois temos ali esta intromissão entre esta situação de platô e o próprio rio... portanto seria desejável a remoção desta atividade económica! Por outro lado as entradas de Bucelas são muito desqualificadas... acho que seria interessante haver uma intervenção no sentido de homogeneizar e retirar os elementos que estão colocados nas fachadas, disciplinar a própria publicidade, temos também algumas atividades económicas industriais nas entradas que também não valorizam a imagem de Bucelas e a identidade de Bucelas. Há uma série de problemas em Bucelas... mas Bucelas tem um potencial enorme tirando proveito do centro que ainda tem muita da identidade da morfologia e das tipologias arquitetónicas que ainda estão presentes, sendo possível ter intervenções pontuais que reabilitem não só o espaço público edificado... e Bucelas tem muito potencial! Mais que a maior

parte das zonas do município! Podemos dizer que se existe alguma zona onde vale a pena investir... é em Bucelas! No entanto, que não se repitam ocupações que aconteceram no final dos anos 90 e início do século 20 como aquelas urbanizações que falámos á pouco, que têm um impacto muito negativo na paisagem.

Vila de Rei é um aglomerado pequeno na sua génese e tem crescido muito de uma forma orgânica tirando partido até de uma forma interessante da própria morfologia e topografia do local. A malha vai-se adaptando á forma do terreno e até é interessante como há essa adaptação... tem vários espaços vazios dentro de Vila de Rei em que se verifica que dentro do próprio perímetro urbano há uma relação entre o que é espaço agricultado com o que é o espaço edificado. Seria fantástico que isto fosse preservado do ponto de vista morfo tipológico de Vila de Rei e deve ser valorizado. Isto é que é a identidade de Vila de Rei... antes quando faziam a exploração agrícola nas zonas envolventes, houve um pequeno crescimento para essa zona de franja e agora não se destinge o que é zona de franja e o que é o solo rural e há esta inter-relação entre o que é o solo agricultado e o que é solo urbano. Vila de Rei por outro lado tem umas aberturas para a paisagem a Sul fantásticas e é muito bonita a relação que tem com a paisagem!

Vila de Rei não tem nenhum espaço público de referência, aliás uma coisa que não referi em Bucelas, é que Bucelas tem centralidade e tem uma razoável oferta em termos de equipamentos, o que lhe confere alguma centralidade. Tem comércio, tem comércio local... tem uma pequenina unidade comercial que dá resposta às necessidades da vila. Há a intenção de uma nova superfície comercial se instalar ou dentro do perímetro de Bucelas ou na envolvente próxima, logo nas zonas de franja de expansão do aglomerado. Isto ainda está em apreciação e análise pelo próprio particular e também a disponibilidade terrenos pesa neste caso... eu não vejo nenhum obstáculo em que ela se instale no centro de Bucelas! Há a ideia que esta superfície comercial, um supermercado que pode variar entre 750 e os 900 m<sup>2</sup>... portanto eu penso que ele não concorre com o comércio local, porque efetivamente em Bucelas a oferta comercial é reduzida! Se me dissessem que havia uma grande oferta comercial de comércio local em termos desta área de atividade... mas efetivamente não existe! E daí achar que não vai secar e concentrar o comércio local... o implantar-se ali a superfície comercial... portanto nesse aspeto não vejo com maus olhos a instalação no centro de Bucelas. Até porque estas superfícies comerciais com estas dimensões têm uma área de influência que não se vai reduzir ao núcleo de Bucelas... portanto havendo este raio de centralidade, estando no centro ou estando a 500 metros ao lado, a área de influência a meu ver é exatamente a mesma! Porque os Bucelenses que vão ao café vão continuar a ir ao café... não vão deixar de ir ao café, onde costumam ir... para ir ao supermercado! E os do talho continuam a ir ao talho... portanto não vejo isso dessa forma! Aliás até acho que é uma oportunidade de haver uma modernização do comércio local... porque passam a ter concorrência e têm de se adaptar e modernizar, pois muitas vezes isto acontece em algumas áreas de atividade em que se geram alguns lóbis contra a modernização das atividades. Mas é saudável... é salutar que exista uma modernização a todos os níveis na sociedade, não devemos estar fechados em situações obsoletas e isto põe-se nesta questão comercial como noutras áreas de atividade! E portanto acho salutar

que exista efetivamente alguma concorrência... que seja leal, que seja regrada, que tenha estas regras e que sejam bem fiscalizadas mas a concorrência obriga até, a uma modernização do existente.

Vila de Rei ao nível do espaço público resume-se aos arruamentos! Tem um pequenino largo junto á capela na entrada de Vila de Rei junto á nacional 116, nem se pode chamar largo... é um alargamento da via e portanto o espaço público resume-se aos arruamentos com total ausência de passeios. Não tem espaços de referência, tem um único espaço com algum potencial que é um... existe uma ribeira que passa e que atravessa Vila de Rei e existe ali uma zona de lavadores, um alargamento...é o largo do jogo! De facto aí pode ter algum potencial se for reconfigurado e aberta aquela zona dos lavadores junto ao rio, aí pode ter algum potencial de intervenção! Mas nunca pode configurar efetivamente um espaço público com centralidade relevante no aglomerado.

A relação de Bucelas e Vila de Rei configura a última fase de crescimento, porque Bucelas foi crescendo também ao longo da N116... atualmente ainda não se pode chamar um contínuo urbano como se pode falar por exemplo em Pinheiro de Loures... como podemos falar do contínuo urbano entre Moscavide e Santa Iria da Azóia... Portanto temos zonas que efetivamente já se caracterizam como um contínuo urbano, fruto das ocupações espaciais ao longo das vias. Entre Bucelas e Vila de Rei ainda não existe um contínuo urbana... mas vai existir num futuro próximo! Porque o crescimento que tem ocorrido recentemente e que vai continuar a ocorrer vai fazer com que exista e deve ser visto já como esse contínuo... até porque Vila de Rei não tem centralidades, não tem equipamentos... o que faz com que se apoiem nas centralidades de Bucelas! Daí esta relação deve encarada duma forma salutar e esta dependência deve ser vista num conjunto.

**Questão:** Como é que a Reabilitação Urbana pode colmatar, em Bucelas e Vila de Rei, a falta de habitação a preços controlados para as pessoas que se queiram fixar nestas vilas? Como os jovens...

**F:** Aí há três pontos que eu vou tentar abordar, primeiro é de facto o que pressupôs que existe falta de oferta...felizmente Bucelas até não tem muitos edifícios devolutos! Por um lado isso é bom mas de facto não há uma grande oferta imobiliária para jovens. A falta de edificado para essa oferta não pode ser só colmatada com intervenções pontuais nesses edifícios devolutos pois são reduzidos. Mas de facto quando houver a reabilitação desses edifícios devolutos no centro podem dar resposta a essa necessidade mas é pontual... é escassa! Relativamente á queixa que existe de falta de oferta os pressupostos são outros... e que nós na revisão do PDM percebemos quais são e que recebemos vários por escrito. Em que os jovens têm terrenos na família e que querem construir nesses terrenos... não querem comprar novos com apetência para a construção em áreas em que os instrumentos de gestão do território, como o PDM define que têm apetência para construção. O objetivo é nos terrenos que têm fazerem a sua edificação... ora o que acontece é que são terrenos em solo rural e a proliferação desse tipo de ocupação dispersa no território rural implica um aumento exponencial dos recursos ambientais e não só... do ponto de vista económico, o gasto de infraestruturas

urbanas para ter este modelo de ocupação não é sustentável, nem em Bucelas nem em lado nenhum! Aliás, o próprio PNPOP define claramente como um dos objetivos a inverter no território é inverter o modelo de ocupação dispersa. E portanto quando há essa queixa que nós ouvimos, é porque se pretende a ocupação em solo rural...os recursos não são infinitos e o mesmo raciocínio que se aplica por exemplo ao aquecimento global... aplicam-se aqui á ocupação dispersa... o recurso solo não é infinito! Se nós não temos regras e disciplina na ocupação do recurso solo, ele esgota! Esgota para todas as atividades que são necessárias, porque o solo não dá resposta apenas á questão da habitação... todas as questões sociais e ambientais a que o recurso solo tem de dar resposta e esta ocupação dispersa esgota este recurso.

Em termos de infraestruturas, o gasto que é em termos de redes viárias, redes de águas, saneamento, lixos, esgotos, eletricidade...agora também já é fibra ótica... é que o gasto que é preciso em termos de infraestruturas urbanas a proliferar esta ocupação dispersa é imenso. Terceiro, o próprio PROT define á partida que é um modelo que tem de acabar, por isso nós não podemos fomentar essa ocupação dispersa! Queria só acrescentar que relativamente a essa falta de habitação, o que foi feito para inverter essa queixa foi que nos moldes em que é possível tratar, foi definir uma vasta área habitacional no Norte de Bucelas a colmatar para urbanizar, portanto em termos de classificação de solo é a colmatar mas é uma área que precisa totalmente de infraestruturas e portanto é uma área totalmente nova que em termos de fogos é muito generosa! A essa queixa de falta de fogos, a resposta que foi dada pelo município é essa... criar duas áreas de expansão muito generosas para se poder fazer nova construção. Agora relativamente aos custos... o estado não regula o mercado no sector imobiliário e portanto nesse sentido... só o pode fazer nas rendas controladas. No sentido da ocupação livre que são terrenos particulares, aí é o mercado que tem de funcionar... mas também lhe digo, as novas urbanizações que estão em Bucelas e que ainda não estão ocupadas e por vender é porque o preço delas não é esse! Porque o preço em que estão a ser colocadas á venda não será o preço da transação, porque esse sim vai ser efetivamente o preço de mercado.

**Questão:** O que pensa dos novos fundos de financiamento dedicados á reabilitação do edificado? Podem ter aplicabilidade no caso das novas ARU do concelho de Loures?

**F:** Relativamente a vários fundos e programas para esta questão, alguns deles não constituem só fundos... fundo só há um, os outros são programas. Existe o IFRRU no âmbito do Portugal 2020 que ainda não está em operacionalização, portanto foi lançado o grupo de trabalho, estão feitas as grandes linhas orientadoras de como irá funcionar este instrumento financeiro mas ainda não está em vigor. Do que eu conheço deste instrumento financeiro é que vai esgotar-se num instante! Primeiro, normalmente estes instrumentos são aplicados em operações bandeira, o que quer dizer que no fundo a questão prática da reabilitação urbana vai cair... isto é a minha maneira de ver para estes programas como foi o Jéssica e outros... em que são as grandes operações bandeira que recebem os fundos e os põem em prática



este tipo de aplicações ao nível dos aglomerados urbanos... só não digo que é zero porque não tenho dados concretos... mas extremamente diminuta é! Quando se fala que estes fundos estruturais vão ser de apoio á eficiência energética, á gestão inteligente da energia e utilização de energias renováveis...eu estou mesmo a ver para o que isto vai servir! Acho que vai servir a modernização de grandes empresas, por exemplo do ponto de vista dos transportes para a redução de emissões... da racionalização do gasto energético dessas redes de transportes. Também para grandes edifícios que já existem e que depois podem ser grandes marcos e bandeiras de intervencionados e portanto apesar deste tipo de instrumentos estarem referidos no nosso programa, que existem e vão ser lançados, mas a expectativa que eu tenho da incidência que eles vão ter é diminuta. Todavia estão cá referenciados e talvez tenha uma boa surpresa e os particulares talvez possam candidatar-se de uma forma individual e que a sua obra possa ser apoiada. Se fosse possível, só depende do programa, era ainda mais interessante que a autarquia pudesse eleger algumas áreas, até poderia ser o mote para as tais áreas de reabilitação sistemáticas em promover estas ações com base nestes fundos!

Relativamente ao outro programa que é o Reabilitar para Arrendar, este está em vigor e qualquer particular se pode candidatar! Agora o que se tem de perceber é o custo da operação de reabilitação, tem de ser pago um empréstimo durante um X tempo, se não me engano são 15 anos... portanto tem de se perceber se a operação tem rentabilidade ou não. Com a agravante que quando se colocar no mercado de arrendamento, esta sim vai ter custo controlado... e tendo custo controlado, o retorno do que vai investir contrapondo com o empréstimo que fez e que o tem de amortizar em 15 anos para se reger por este programa. É possível... mas não é fácil! O Fundo Nacional para a Reabilitação do Edificado, esse fundo tem tudo a ver com muita coisa mas nada com a Reabilitação Urbana, podia-se chamar para a Reabilitação Urbana ou para qualquer outra coisa... porque o fundo é simplesmente um fundo imobiliário em que a operação imobiliária é o que está na análise do processo! Não é a Reabilitação Urbana... como é feita a operacionalização desse fundo?! Há o fundo que gere o património imobiliário e o particular vende a sua propriedade ao fundo, o fundo reabilita e gere as rendas durante o prazo de investimento e depois de ter o retorno da operação, vai vender se ainda interessar... vai vender o património reabilitado ao proprietário original! Portanto a questão de se chamar reabilitação urbana... não é esse o objetivo da existência do fundo...o objetivo do fundo é ter uma rentabilidade financeira de uma operação! Se a reabilitação de um edifício der interesse... não é escolhido o mérito da Reabilitação Urbana... percebe o que eu quero dizer?! É que o conceito não é a reabilitação...é a mais-valia que a operação vai dar... é a transação! Por isso chamar isto de Fundo para a Reabilitação do Edificado...tem de se fazer esta ressalva! É a operação financeira que constitui o objetivo, é um fundo para uma operação financeira!

**Questão:** Como acha que se podem promover ações que beneficiem a Eficiência Energética no edificado ou até mesmo no espaço público em operações de Reabilitação Urbana como esta?



**F:** Há novas tecnologias e modelos de intervenção no edificado extremamente interessantes e aplicáveis á eficiência energética... estas novas energias precisam de escala para ter impacto. Eu quando digo escala, digo por exemplo num troço de cidade promover um sistema de cogeração de frio e quente em simultâneo. São sistemas avançados de produção de energia, mas para se ter este tipo de benefícios é preciso escala porque é caro e é preciso uma elevada disponibilidade financeira e o retorno da rentabilidade da operação demora mais de uma década! É interessante desde que os proprietários estejam de acordo... e que haja interesse em conjunto em avançar por este tipo de operações. É tão difícil aumentar a eficiência energética no edificado multifamiliar... porque por exemplo um condomínio não se entende! Tornar essa intenção de aumento da eficiência energética numa exigência adicional aos critérios para conceder incentivos seria complicar ainda mais... eu acho importante mas como disse nesta questão, o grande proveito é em questões de escala em que pode intervir. Não é que ao nível de um edifício não se possa intervir, há soluções novas interessantíssimas! Agora é muito oneroso, somar todas as exigências torna a operação muito onerosa... para se conseguir dois níveis! É preferível tentarmos balizar o incentivo e concedermos os incentivos a um meio-termo para tentar cativar algumas intervenções e alguns proprietários e tentar onerar... têm que subir dois níveis, têm que efetivamente reabilitar mas se começamos a exigir muito, depois também podemos perder tudo! Temos de ter a noção que não é fácil perceber onde está o equilíbrio do grau de exigência destas operações! Agora o tipo de ações, de facto há modelos novos... aliás a comunidade europeias definiu recentemente novos padrões que as operações de Reabilitação Urbana vão ter de começar a cumprir... e tem de entrar em vigor até 2020 em que a Reabilitação Urbana tem de considerar obrigatoriamente a eficiência energética!

***Muito Obrigada pela Sua Colaboração!***

## Entrevista ao Presidente da Junta de Bucelas

**Sr. Élio Matias**

14 de Março de 2016

Duração: 1h:12min

**EM:** Bucelas como freguesia representa praticamente  $\frac{1}{4}$  do concelho de Loures, nomeadamente é uma zona rural distribuída com pequenos aglomerados urbanos e um dos maiores problemas que nós temos é que existem muitos pequenos edifícios degradados, devolutos ao abandono ou em ruína. São situações principalmente aqui no largo, algumas nesta entrada Sul e na entrada Norte de algum edificado em completo estado de abandono.

Muitas das vezes são os herdeiros que não se entendem, neste momento a conjuntura também... A compra e venda de imóveis também já teve melhores dias... depois quando as novas gerações que nasceram aqui e agora querem ficar, normalmente não têm capacidade financeira para adquirir ou construir e saem da freguesia! Saem do concelho! Em muitos casos para Alverca ou para a zona da Malveira e Venda do Pinheiro... E também o novo Plano Diretor Municipal não ajuda muito á fixação na freguesia, isto é, não ajuda em muito porque para se construir neste momento são precisos 2 a 4 hectares e não existe assim muita disponibilidade territorial para terrenos com essas características. Porquê?! Porque Bucelas apesar de ser muito grande é de pouca gente! Bucelas está nas mãos de 3 ou 4 famílias que têm grandes áreas e... provavelmente são os grandes responsáveis pelo envelhecimento da freguesia! Porque não se abre áreas para construir!

Estes pequenos núcleos urbanos, principalmente os mais próximos de Bucelas como Vila de Rei e Bemposta acabam por ao nível do edificado não estar assim tão degradados... Existem alguns edifícios devolutos mas não são assim muitos! Dentro de Bucelas existem alguns... principalmente nas áreas viradas para espaço público.

**Questão:** Esse para si é o maior problema?

**EM:** É necessário arranjar e existe na câmara um projeto já com alguns anos que provavelmente está desatualizado que era uma requalificação deste largo, do largo Espírito Santo mas acaba por ser complicado pensar numa requalificação para este espaço. Porquê?! Primeiro, é um estacionamento! Segundo, existe um programa cultural durante o ano que vai ocupando o largo inúmeras vezes... a Festa das Vindimas, a Festa de Bucelas, diversas iniciativas de coletividades, pedidos de cedência para muita coisa... principalmente visitas de certos grupos que procuram Bucelas ao fim de semana como grupos de automobilismo, motos... e que dificulta tomar uma decisão de requalificação do largo porque isso obriga a uma paragem e a procurar soluções provisórias para não parar a dinâmica, porque toda a vida de Bucelas passa por este largo!

**Questão:** Mas requalificar este largo é um dos seus objetivos?

**EM:** Sim, sim! Mas é complicado pensarmos tirar daqui o estacionamento... Porquê?! Primeiro, tirar daqui o estacionamento influencia o comércio! O largo passou por várias situações... nós temos um terminal rodoviário do qual saem autocarros de 15 em 15 minutos para o Campo Grande e por isso durante muito tempo o largo era o estacionamento dos motoristas da rodoviária! Isto é, os motoristas pegam cedo, chegavam cedo e tinham lugar no largo, estacionavam e basicamente o largo estava sempre com uma carga de automóveis muito grande. Quem precisa de vir ao centro de Bucelas tem muita dificuldade em arranjar estacionamento que é um grande problema que nós temos, é o estacionamento!

Houve a opção do executivo anterior e bem, de pôr isto entregue á Loures Parque e ter parquímetros quer no largo quer aqui em baixo frente ao supermercado. Também para procurar que houvesse mais capacidade e que as pessoas não fizessem disto garagem, como acontecia! As pessoas chegavam aqui, estacionavam de manhã e chegavam á noite e iam embora! Foi um processo até com alguma crítica mas que eu acho que foi a opção certa, porque depois acabamos por ter dois estacionamentos que neste momento são provisórios mas que acabam por facilitar quem precisa de deixar o carro todo o dia. Não só as pessoas da freguesia mas também do concelho de Arruda, das freguesias mais próximas de Bucelas, acabam por se servir deste serviço. E tudo isto acaba por dificultar o processo... O que vamos fazer para aqui?! Sei que existe qualquer coisa na câmara mas nunca ouvi... não sei! Houve “zunzuns” durante muitos anos que havia o interesse por parte da construtora Tâmega em construir um parque subterrâneo aqui por baixo do largo Espírito Santo, foram “zunzuns”... mas de fundo nunca se mexeu muito! Só me lembro do largo assim com estas características... com mais lugares ou menos lugares, mais um contentor ou menos um contentor... sempre me lembro de isto ser assim. Epah é o centro... acaba por ser o centro da freguesia e o coração de Bucelas.

Em Vila de Rei, Vila de Rei tem alguns problemas... neste momento está praticamente pegada a Bucelas com as pequenas urbanizações que foram surgindo e é a localidade que está mais dependente de Bucelas. Tem alguns problemas de circulação, principalmente na rua 25 de Abril, já que parte da rua é estreita de mais para funcionar com dois sentidos. Tem alguns sítios mais largos mas também tem alguns sítios que poderiam ser mais largos se esses equipamentos que estão devolutos fossem requalificados, já que os que são requalificados normalmente têm de ceder uma área para a via pública ou espaço público e assim alargar principalmente a 25 de Abril. Porquê?! Porque depois a Rodoviária tem o circuito Inter-Aldeias quer em Vila de Rei quer na Bemposta e por vezes há umas guerras entre os motoristas da Rodoviária e os padeiros porque depois param nos sítios uns dos outros... aquelas coisas normais do dia-a-dia.

Nós vamos fazer... aliás já metemos o projeto á câmara de requalificação do largo de São Roque, ali ao pé da capela, para criar ali uma intervenção simples já que as pessoas praticamente estacionam em cima da capela... não estacionam dentro da capela porque a porta está fechada! A ideia é criar um passeio e uma envolvente á volta da capela devidamente com pilaretes de forma a que o estacionamento não seja permitido. Reforçar

a iluminação também e dar ali alguma dignidade àquele espaço principalmente porque é a capela mais antiga da freguesia e aliás diz a lenda da Senhora do Carvalho que apareceu aqui onde está a igreja matriz, levavam para lá e a imagem voltava a aparecer aqui.

Numa requalificação que fizeram no início da década de 80 penso eu, descaracterizaram talvez um pouco... aquilo não foi uma obra de requalificação, foi uma obra de construção civil... aproveitaram os azulejos, aproveitaram algumas coisas mas mexeram em tudo! Alteraram o altar, fizeram uma torre do sino coisa que não existia, criaram dois anexos ao lado... mas acaba por ser importante principalmente nestes pequenos aglomerados começar-se a pensar numa coisa que sem descaracterizar possa trazer as localidades um bocadinho para o século XXI, porque acho que há zonas que estão completamente paradas no tempo.

Para além de Bucelas, Vila de Rei e Bemposta há uma zona que acaba por estar muito abandonada que é o Freixial! É uma zona muito interessante mas que acaba por ter muitos equipamentos que não estão devolutos porque não são assim tão antigos e não foram abandonados há tanto tempo mas tem muitas casas e é uma das zonas da freguesia que está mais desertificada. Isto é, para um núcleo urbano tão concentrado acaba por estar muito desertificado e muito envelhecido. É o que nós temos notado mais!

**Questão:** A nível da circulação dentro de Bucelas, quais os problemas que considera mais urgentes de resolver?

**EM:** A circulação dentro de Bucelas é muito complicada, principalmente o cruzamento da N115 com a N116, o chamado “Cruzamento do Pego” mas não só! Também a João Camilo Alves e o acesso à Solcasa são alguns dos problemas graves de circulação na vila. Existem já protocolados os terrenos para a variante de Bucelas, isto é, ligar a N115 à N116 e novamente a N116 à N115... facilitaria muito e aumentaria certamente a qualidade de vida no centro de Bucelas. Há quem tenha medo e há quem diga que isso matará o centro de Bucelas como aconteceu com a variante no Tojal porque depois as pessoas não param... é assim quem tem de parar, para sempre! É mesmo assim, quem tem de parar, para sempre!

Mas nós não podemos continuar a ter um eixo tão importante como a N115 e a N116, duas nacionais que têm ligações estratégicas já que acabam por ligar diferentes concelhos com este constrangimento! É um nó com estradas boas... já que agora a N115 vai ser requalificada entre Vila Nova e Sobral de Monte Agraço, e estão também a requalificar ali no Trancão ao pé da ponte do Zambujal já fora da freguesia, mas que estava extremamente perigoso. Aquilo foi muita pressão feita por mim porque a obra já tinha estado adjudicada à 5 anos e acabou por cair porque a empresa faliu. Entretanto, apesar de não ser na minha freguesia, eu com o João Florindo, presidente da junta da União de Freguesias de Santo António e São Julião do Tojal acabámos por pressionar a IP. É o principal acesso a Bucelas e num sítio onde já houve mortes porque aquela zona ali é um bocado complicada e é agradável ver que aquilo está a avançar. Também tenho informação de que por parte das Infraestruturas de Portugal existe um interesse na N116

entre a Malveira e Alverca para a colocação de um micro pavimento por causa dos despistes devido ao gelo. Vamos ver quando é que eles fazem isso! Agora, é fundamental a variante se nós queremos tirar o trânsito da vila!

O bairro Solcasa, na forma mais lógica de resolver o seu problema no meu ponto de vista é a saída para a Eça de Queiroz, para a municipal ou para a Gago Coutinho. A municipal, não me lembro o nome mas é aquela que vai para Santiago dos Velhos, sendo nas traseiras da Solcasa no lado Norte um escarpado... na altura á 10 anos atrás a saída seria sempre para trás! A minha área é números... é banca... mas consigo ver que uma obra daquelas não faz sentido ser para trás porque ou desce em “zig zag” ou então o declive é tao grande que será complicado quer para subir quer para descer! Então, a única hipótese é acompanhar a geografia do terreno e sair para o lado da Eça de Queiroz, isto é eu analiso sempre as coisas assim - o mais fácil e o mais barato – porque a conjuntura também não permite obras megalómanas! E existe ali já uma serventia de “pé posto” e podia funcionar... a entrada continuava pela João Camilo Alves e a saída pelo outro lado, isto é, criarmos uma rotação ou um circuito que não subcarregava esta linha aqui... E porque é que eu digo esta solução?! Porque uma das coisas que nós gostávamos era pôr o serviço Inter-Aldeias a ir á Solcasa.

Sendo a variante uma responsabilidade das Infraestruturas de Portugal sempre, já esta solução para a Solcasa passa pelo município. Depois mete sempre questões de terrenos em que temos problemas com os proprietários ou com os herdeiros porque eles andam todos engatados uns com os outros... é um problema que é normal aqui! Nós temos aí património de uma família... que tem um património brutal, que é a família Araújo mas que tem tudo a cair... Não fazem nem deixam fazer! E lá está, qualquer coisa que seja para o desenvolvimento de Bucelas passará sempre por algumas áreas de terreno que estejam desafogadas. Se não, continuamos sempre nisto! Criam-se estratégias, planeia-se e depois não temos terrenos... precisamos de solo! Precisamos urgentemente de disponibilidade de solo para podermos fazer alguma coisa!

Um dos exemplos foi o que se tentou fazer com a Associação Empresarial entre Bucelas e Bemposta naquela várzea toda em que a parte de baixo da N115 é dos mesmos donos que têm a parte de cima que é dos Herédia. Existiu por parte da Associação Empresarial o interesse de adquirir para criar ali um pólo industrial na encosta de cima entre a estrada que vai para a Serra de Alrota e a Bemposta, o terreno estava á venda por 830 mil euros e havia por parte da associação a disponibilidade de alguns empresários para avançar mas quando avançaram, na primeira conversa o valor saltou logo para 1 Milhão e 200 Mil! Quando queriam avançar com o contrato de promessa compra e venda, isto é, estavam dispostos a ir ao Milhão e 200 Mil... mas como é uma família muito especuladora quando foram para o contrato de promessa compra e venda já queriam 3 Milhões! Epah... o que é que esta gente precisava?! Eu não devia dizer isto mas precisavam que alguém lhes partisse as rótulas! É tentar esmiuçar... lá está, não fazem nem deixam fazer!

E assim temos ali uma área completamente ao abandono que não dá para agricultar nem para pastorícia... Porque a ideia era assim, fazia-se o pólo industrial na parte de cima e ficava-se com aquela várzea toda junto ao rio entre a nacional e o Trancão disponível!

Fazia-se ali um parque da vila, já a contar com uma faixa para a variante e como o circuito é grande também poderia significar o aproveitamento do combro de rio e requalificar aquela frente de rio, o que já nos permitiria requalificar o Largo Espírito Santo. O problema neste momento é que devido às tradições que se tem, qualquer coisa que se faça e obrigue a uma alteração da localização seja do que for cria borburinho! E isto está tudo em banho de maria... ninguém quer dar o passo...e pouco se tem feito a nível de disponibilidade de terreno.

Existem também agora dois investimentos aqui para a entrada Sul de Bucelas, são dois projetos que foram metidos á câmara um de cada lado da N115 para habitação mas de resto pouca coisa... e o que vai aparecendo não é acessível. Permitiu-se fazer uns “Elefantes Brancos” como as urbanizações que estão ali entre Bucelas e Vila de Rei e outra em frende á Tâmega que também é uma vergonha! Porque a mancha que estava ali era para turismo e aquilo que lá está feito nada tem a ver com turismo. Estas aqui, as Villas do Campo estão ocupadas a 20% e as do lado de cima que agora estão na mão da Caixa Geral de Depósitos começam a ter alguma ocupação porque os preços baixaram. Aquilo estava nos 400 mil e baixou para 250 mil... está a começar a ser ocupada mas lá está... estamos a importar gente de fora e estamos a exportar os nossos! Porque ninguém em princípio de vida... epah só se tiver uns bons pais ou alguma sorte... se chega a um banco e diz: “ Venho pedir um empréstimo de 300 mil euros! Então que é que você faz? Olhe eu tenho um ordenado de 500 euros e a minha namorada está desempregada mas quero uma casa de 300 mil euros! E o banco diz: boa noite e um queijo!” Isto preocupa-me! Nós temos uma média de 1 funeral por dia e isso mostra bem a faixa etária da nossa população!

**Questão:** Pode falar um pouco do serviço Inter-Aldeias?

**EM:** O serviço Inter-Aldeias foi uma reivindicação da população em haver um transporte público que funcionasse entre os aglomerados urbanos maiores e a solução foi um autocarro mais pequenino. Essa solução foi da Rodoviária de Lisboa que começou a fazer o circuito entre Vila de Rei e Bemposta mas já foi alargado a Vila Nova, mas não com a frequência que tem Vila de Rei e Bemposta. É um serviço que se paga a ele próprio e não é barato...o bilhete não é barato mas que mesmo assim tem alguma afluência, principalmente durante o inverno. No verão quebra um bocadinho porque as pessoas preferem andar a pé e a única forma desse serviço se manter é alargar a rota... aliás a Rodoviária fez uma proposta á câmara em criar um circuito tipo o Rodinhas, isto é não haver paragens dentro daquela linha azul em que a pessoa pode apanhar o autocarro ou sair á porta de casa o que é bom! Acho que os dois circuitos juntos devem ter entre 1500 2000 metros porque contempla Vila de Rei e Bemposta.

**Questão:** Não contemplaria outros aglomerados da freguesia?

**EM:** Se a rota fosse alargada por exemplo para a Solcasa já seria mais rentável... o que a Rodoviária me disse, o gestor desta unidade, o Jorge Crispim é que existia todo o interesse da Rodoviária em fazer o serviço da Solcasa só que era necessário arranjar uma solução de saída para o circuito não ser um circuito fechado! Tinha que entrar por este lado e sair do mesmo lado e lá está, eles veem também por uma rentabilidade de rotas... poderia haver um serviço permanente á Solcasa mas havendo o serviço da Bemposta que subisse a Solcasa e depois descesse a Gago Coutinho, fosse a Vila de Rei e fizesse novamente o circuito inverso. Iriam assim rentabilizar em duas ou três carreiras a determinadas horas o percurso. As carreiras também não levam muitas pessoas, 20 penso eu...também não permite muita gente... mas como há muita gente a sair daqui para a Solcasa a pé e é sempre a subir acho que era um circuito com algum sucesso. Mas está sempre dependente de uma solução de saída!

**Questão:** Já alguma vez foi ponderada a realocização da Rodoviária de Lisboa?

**EM:** Comecei a falar disso com o vereador Tiago Matias e já tivemos uma reunião com a administração da Rodoviária de Lisboa em relação a isso porque o centro de Bucelas para além do Largo Espírito Santo é um terminal rodoviário! Com uma média de 80 a 100 autocarros que pernoitam aqui... O que nós tentámos demonstrar á administração foi o potencial da área e a disponibilidade do município para retirar... não a paragem, porque lá está tirar o terminal daqui e relocalizar toda a operativa matava Bucelas! Neste momento a operativa da Rodoviária consegue mandar listagens de quantos passageiros têm por dia em cada paragem e a rentabilidade do funcionamento de cada circuito... aliás agora conseguem saber em tempo real onde está cada autocarro.

Nós já pensámos nesse assunto, mas nunca numa ideia de não querer a Rodoviária! Nós queremos a Rodoviária em Bucelas! Mas aquele espaço que ainda é uma área bastante considerável, se pudesse ser rentabilizado de outra forma poderia ser uma boa ideia! Agora, pelos vistos a Rodoviária nunca tinha sido abordada nesse sentido... e a solução que eles nos apresentaram foi que a deslocalizar a garagem teria de contemplar a de Bucelas e a dos Tojais, porque é uma área também considerável e assim podia-se rentabilizar os dois terrenos! A Rodoviária comprou á muitos anos um terreno em Caneças para fazer lá as garagens mas depois os custos da operativa e de deslocar os autocarros dali não compensava!

Assim, uma solução passará sempre ou pela Quinta dos Melos ou algumas faixas junto aqui á N115 ou á N116 e há pouco mais que isso... porque depois as distâncias também começam a ser demasiado grandes para o custo inerente dos Kms sem passageiros e esse custo é suportado por eles. Eles veem tudo matematicamente, tudo a nível de contas! Mas têm sido um excelente parceiro, têm estado sempre disponíveis para trabalhar connosco! O administrador que está aqui em Bucelas também é um rapaz novo e tem procurado estar disponível para a comunidade porque tem a noção que



estrategicamente a Rodoviária é para ficar em Bucelas! Agora, estão disponíveis mas não se vão dar ao trabalho de procurar... temos que ser nós a arranjar as soluções! Se nós arranjarmos as soluções muito bem! Por isso, eu não vejo qualquer problema em deslocalizar a garagem... os escritórios até podem ficar aqui... eu até tenho uma relação especial com a Rodoviária porque antes de ser Rodoviária era a Bucelence e o meu avô foi o primeiro motorista! E hoje já não, mas todo o Bucelence tinha um tio, um primo, um avô... que tinha trabalhado na Rodoviária... isto é um meio pequeno, toda a gente se conhece e a Rodoviária faz parte da história de Bucelas e da sua comunidade!

**EM:** Neste momento, estamos também a avançar com uma promessa eleitoral de vários mandatos e que tem estado presente em todas as forças políticas, um passeio que neste caso vai ser uma via pedonal e também para bicicletas entre Bucelas e Bemposta. O que existe aí são uns *layouts* mas nada de concreto... circula muita gente a pé entre Vila de Rei e Bucelas naquele passeio que foi feito pelo povo. Já existe no orçamento da junta algum dinheiro para iniciar o projeto da Bemposta o que nos permite ligar Vila de Rei – Bucelas – Bemposta. Essa via entre Bucelas e Bemposta iniciar-se-ia onde acaba o núcleo urbano de Bucelas até à entrada da Bemposta. Estamos a falar de um percurso com quase 2,75 Km em que se fazia passeio, ciclovias e algumas áreas de descanso. Lá está, como eu gosto de coisas objetivas e concretas, sei que o que tenho ali é impossível de executar nos tempos que correm... então a nossa ideia seria, havendo por parte das Infraestruturas de Portugal uma visita informal ao local em que há áreas que são da competência deles e não do proprietário, era a possibilidade de nas áreas de competência das Infraestruturas de Portugal eles faziam um alargamento e criava-se uma ou duas áreas de repouso durante o trajeto.

Tenho reunião marcada com a APA porque há um troço, o troço do fim do aglomerado urbano até ao rio do Boição que é margem de rio e quero trabalhar com eles essa situação para avançar já em 2016. Se eles permitirem avançar, arrancamos logo no dia a seguir! E com as Infraestruturas de Portugal temos de falar, quer dessa parte quer do restante traçado para perceber o que é deles... porque eles têm aquelas margens de segurança de cada lado da estrada. E saber o que é dos proprietários para saber até onde se tem que ir com desapropriação ou com a aquisição do terreno. Porque achamos que é fundamental para a ligação de Bucelas a estes aglomerados mais próximos! Faz sentido criar este corredor de ligação entre o centro e estas duas localidades mais dependentes e não tão periféricas como as outras. É um objetivo que certamente vamos avançar e será concretizável!

Outra situação que nós estamos a pressionar, mas isso também existem alguns problemas com o ambiente, que é a recuperação de dois açudes. Um é logo aqui onde nós queremos iniciar o passeio em que no processo de limpeza do Trancão descobrimos a base do açude e eu cresci a ouvir os meus antepassados a dizer que pescavam no Trancão, aprenderam a nadar no Trancão, andavam de barco no Trancão... porque havia este açude aqui na entrada de Bucelas Norte e mais a Sul há um “zig zag” de rio que cria um poço, afunda e ali basicamente foi onde toda a gente das gerações que nasceram até à década de 60 aprendeu a nadar! E eu acho que ao conseguirmos fazer os dois açudes, quer do



lado de baixo do furadouro quer este mais a Sul, criamos ali alguns espelhos de água... primeiro damos outra dignidade ao rio. Agora enquanto não resolvermos os problemas a montante nos concelhos vizinhos com a poluição do rio principalmente no Milharado, Arranhó e por aí fora... com o sistema de esgotos que não é eficiente para não dizer outra coisa em que as descargas no rio são normais.

No Milharado o problema são algumas pecuárias e algumas coisas do género que assim que há alguma precipitação aproveitam para limpar os tanques e despejam tudo para o rio! Nós no processo de limpeza do rio notámos que assim que chovia a cor do rio mudava logo! Qualquer solução para o desenvolvimento da freguesia tem de englobar o rio, porque o rio corta a freguesia a meio e se queremos falar em enoturismo ou em desporto de aventura que já traz algumas centenas de pessoas a Bucelas, não o fazer com a requalificação do rio não faz sentido!

Nós iniciámos um processo, que fui eu que o iniciei e que acabou por ser um filho meu, com a aplicação de fitofarmacêuticos em margem de rio. Meti a minha cabeça no cepo mas resultou! Não tivemos qualquer registo de morte de algum tipo de bicho e começamos a notar com a limpeza do rio o aparecimento de patos, galinhas de água... algumas aves mais específicas de rio que não existiam. O rio acabava por estar completamente tapado de infestantes e de canas, começámos a criar algumas zonas em que se começa a ver novamente outro tipo de espécies. Ao criar os açudes e melhorando a qualidade da água queremos tentar implementar algumas espécies de peixes que acabava por começar a equilibrar o rio. Qualquer projeto para Bucelas tem de englobar uma solução para o rio!

**Questão:** A localização da Areipor é um entrave á relação entre a vila e o rio... Como pensa que se pode contornar esse entrave?

**EM:** Nós temos uma faixa de terreno que neste momento usamos como estaleiro da junta, era propriedade da antiga hidráulica e dos antigos guarda-rios e acabava por ter essa função... é uma parte de margem de rio... que acabamos por usar para as queimas das podas de árvores e de alguns materiais verdes de corte.

Mas há ali uma faixa de terreno que acaba por ser terra de ninguém e que poderia ter ali uma solução que englobasse o rio. O fazer a limpeza do rio como fizemos torna neste momento o rio praticamente todo circulável em combro de rio desde a ponte do furadouro até á água férrea tirando ali uma ribeira que atravessa a Quinta dos Melos. Ali era necessário fazer uma passagem de um lado para o outro... lá está, é uma das nossas ambições criar ali uma zona pedonal em combro de rio. Existe essa abertura dos proprietários... nós neste momento temos ali zonas em que os infestantes estão controlados mas outras não, devido a várias situações... ou porque o tempo não nos permitiu aplicar o herbicida ou porque o acesso é mais complicado... houve várias situações. Já existe esse objetivo... e fizemos um trabalho mecânico em combro de rio, em que regularizámos o leito e as margens e agora também precisamos de alguma consolidação... tem de passar algum tempo para a erosão natural das margens e a partir

dai começar a trabalhar concretamente nisso. Os fundos é que são muito poucos! Neste momento, uma das maiores dificuldades é a falta de dinheiro!

Agora, qualquer solução para a circulação em Bucelas passa por resolver o “cruzamento do pego”, isto é, a ligação da N115 com a N116 e isso permitirá sempre outras intervenções mais profundas. Até a nível de eventos... na festa do vinho e das vindimas curtamos a circulação dentro de Bucelas e engatamos isto tudo duma maneira que ninguém sabe para onde se virar!

**Questão:** A principal condição ao desenvolvimento de Bucelas é então a variante?!

**EM:** Sim, completamente! E estamos só mesmo a falar do primeiro troço! Porque a variante na sua totalidade também contempla um troço para Vila de Rei... não faz tanta falta porque o trânsito que vem da N116 como os pesados, isto é de Alverca no sentido por exemplo da Malveira acabam por não ter grande dificuldade entrando na Rua João Camilo Alves entram diretamente na N116. Ou então, caso a variante a ser feita poderia haver alguma limitação nas taras em certos arruamentos e fazia-se a N116 até á ponte furadouro e depois fazer a variante...

**Questão:** Esse cenário também permitiria intervir na melhoria, regulação dos arruamentos e alargamento dos passeios do centro da vila?!

**EM:** Um dos problemas dos passeios foi muito uma guerra minha com as Infraestruturas quando foi da pavimentação da estrada daqui da rotunda até á Bemposta, em que muitas vezes eles não fazem as fresagens e ao não fazer as fresagens a cota sobra 4 cm ou 4,5 cm o que significava que daqui da rotunda até lá a baixo ficava com a estrada mais alta que o passeio! Ou seja, toda a água da estrada entrava para os estabelecimentos e foi uma guerra muito grande conseguir fazer a fresagem disto tudo porque eu disse: “Meus amigos, a primeira máquina que entrar em Bucelas para pavimentar eu atravesso tudo o que for equipamentos da junta á frente! Vocês só fazem isto se fresarem primeiro!”

O executivo anterior permitiu que fizessem isso aqui na N115 e eu neste momento tenho essa situação... e depois dizem: “Isso há uma solução... sobem-se os passeios...” Então e as soleiras? Se as soleiras estão mais baixas como é que vamos fazer os passeios?! A correr para dentro das casas das pessoas?! Epah é preciso um bocadinho de atenção nestas coisas... depois pavimentaram o troço para a Bemposta que não tem passeio... é bermas de estradas sem segurança! Nos núcleos urbanos é muito complicado porque 4,5 cm hoje, dali a 4 anos mais 4,5 cm... daqui a bocado temos os carros a circular á altura dos telhados das casas! Quando se fazem este tipo de intervenções há a necessidade de tentar... o dinheiro é pouco e quando fazemos uma pavimentação deste tipo devia haver a preocupação de informar quem tenha redes de subsolo, SIMAR, PT, seja quem for... e dizer com antecedência que vão proceder a uma intervenção de fundo do Km tal ao Km tal. Têm que ver de acordo com as infraestruturas de cada um o que precisa de ser mexido

ou alterado... porque é mau, é ridículo e não fica bem fazer-se uma pavimentação e uma semana depois estamos a fazer um corte para reparar uma coisa que podia ter sido reparada antes! Para mim é igual a tirarem-me os dentes da boca!

Mostra uma falta de brio profissional... apesar de a minha área ser números, trabalhei 4 anos em obras públicas, principalmente ETAR... elevatórias... fazia a programação dessas centrais e custava-me às vezes ver que andavam uns a trabalhar para umas coisas enquanto os outros andavam a desmanchar e a fazer coisas que não tinham sido contempladas! Assim estamos a gastar... o privado está a receber... se mandam partir, ele parte! Mas às vezes há uma falta de coordenação com demasiada gente a mandar e a ter tutela sobre as mesmas coisas! E ninguém quer ficar para trás!

Falando sobre o problema do rio, um dos maiores problemas que eu tive foi as autorizações! Da APA, de várias entidades que pedimos pareceres... porquê?! Porque não vêm ao terreno! Não saem do gabinete! A única coisa que fazem é olhar para o mapa e dizer: “Não!” Mas depois não sabem do que estão a falar... Por exemplo, o engenheiro Paulo Medalha que é da APA num dia em que precisávamos de uma declaração em como podíamos fazer aquele tipo de intervenção no rio e já tinha passado dois meses e eu a querer meter a máquina no rio disse-lhe: “Qualquer dia meto a máquina no rio e depois mando dizer que já está pronto, agora se quiserem multem!”

Mas como nós temos uns Briefings com a Proteção Civil e numa dessas reuniões em que estamos lá as entidades todas, disse ao engenheiro que já tínhamos enviado o documento para aprovação e já tinha passado um mês... e ele: “Ah temos que analisar a situação...” e eu então perguntei-lhe o que iria fazer a seguir á reunião, ele disse: “Ah vou para o gabinete!” E eu convidei-o então a vir a Bucelas num instante! Na altura já tínhamos feito um troço de 800 metros como exemplo e quando ele cá chegou e viu o que realmente estava a ser feito disse logo: “Está tudo em conformidade! Onde é que eu assino?” E passámos aqui na junta e assinámos logo! E foi assim que se fez as coisas! O problema de muitas vezes as coisas não avançarem é simplesmente porque as pessoas não vão ao terreno, não conhecem, não sentem! É preciso olhar e sentir no local... porque por mais bonecos que nós façamos é diferente de ir ao local! E principalmente entidades que têm responsabilidade em dar pareceres acabam por estar demasiado burocratizadas e assim é difícil agilizar procedimentos. Demoram muito tempo... é uma inércia para se conseguir uma assinatura! E eu lido mal com isso... e por isso às vezes dizem que eu tenho mau feitio!

Há certas reuniões em que se tiver de dar um murro na mesa, dou! Tem de ser! Temos de tentar fazer! Com mais ou menos meios... um exemplo, a obra do rio se fosse feita uma empreitada rodaria os 80 a 100 mil euros... a junta gastou 8 mil euros! É preciso algum trabalho... fomos pedir gásóleo á Rodoviária, á Areipor, á Citacor... fomos pedir gásóleo aos Santos e Vale... arranjámos uma máquina a um preço especial! Epa! temos que agilizar as coisas de forma a ser concretizável num curto espaço de tempo e com a capacidade que se tem neste momento! Noutro sentido uma intervenção destas no rio, se não fosse feita nos moldes em que fizemos haveria uma candidatura a um fundo comunitário e depois havia alguém a “mamar” a obra! Assim não, fizemos com os meios que haviam... toda a gente ajudou... toda a gente sentiu que estava a fazer trabalho para

a comunidade. E através da lei do mecenato, o dinheiro que gastaram entra em sede de IRC e acaba por ser diluído...

**Questão:** Uma das localizações ponderadas á realocização da Rodoviária seria a faixa de terreno em frente á Enoport, o que libertaria o centro da vila mas continuando a Rodoviária a ser um equipamento crucial de Bucelas com a paragem principal no largo Espírito Santo. O que pensa desta solução?

**EM:** Bom, este terreno está neste momento a servir de estacionamento provisório em frente á Casa do Povo e Enoport, e existe um projeto do Intermarchet para aqui.

**Questão:** Existe vontade da Junta de Freguesia para a concretização do projeto do Intermarchet?

**EM:** É assim, eu já dei dois pareceres em relação a isso. O primeiro parecer foi um “Nim”, primeiro porque o parecer da junta não é vinculativo isto é, a câmara usará o parecer da Junta de Freguesia conforme lhe der jeito! O que nós demos foi um “Nim” no sentido que reforçamos a ideia que é preciso preservar o comércio local e tradicional mas também não podemos descorar a criação de emprego! Pronto, foi esse parecer que nós demos... isto ainda em 2013.

Já no final do ano passado apareceu-nos um novo projeto e depois nós informalmente falámos com a câmara e dissemos: “Epah aquilo tem uns cais de carga e descarga virados para cresce ali da instituição e talvez crie ali alguns problemas de barulho.” Entretanto no novo projeto em que o edifício se manteria na mesma posição, a única coisa de diferente era o acrescento de umas bombas de gasolina. Ai nós demos o nosso não! Porquê?! Nós temos três bombas de gasolina na freguesia, uma delas é a menos de 1000 metros dessa área, aliás duas a menos de 1000 metros! Temos aqui uma na entrada Sul e outra em Vila de Rei, e a outra no Freixial. Ou seja, temos três marcas diferentes de combustíveis e para mim não faz sentido nenhum... o meu problema nem é ser de marca Low Cost! O que me afeta é que se noutros locais estamos a tirar as estações dos aglomerados urbanos para as colocar na periferia e aqui vamos colocar umas bombas ao pé de um Centro de Saúde, de um Quartel de Bombeiros, de uma Cresce, de um Centro de Dia... qual é a logica? O que temos é suficiente e até temos marcas económicas... e aliás as duas bombas de Bucelas são de pessoas da terra!

A forma como no projeto está feito o acesso a este espaço comercial com escapatórias na estrada de entrada e de saída, primeiro vamos criar ali um problema de congestionamento de trânsito, sem sombra de dúvida! São muitas entradas e saídas... porque depois temos de ter um sistema de sinalização de urgência dos bombeiros quando eles fecham a rua para a saída de viaturas. Tem de ter a saída do estacionamento da Casa do Povo e do Centro de Saúde, a saída do estacionamento da instituição... tudo a desembocar numa área de 100 metros com entradas, saídas e escapatórias de um lado para

o outro... Epah não é a minha área mas certamente vai haver ali alguns toques interessantes e não será uma solução viável!

Se for só um estabelecimento comercial... também irá ter os seus problemas porque depois a malta que já tem o hábito de estacionar ali vai na mesma estacionar ali, o que mais tarde ou mais cedo vai fazer com que o estabelecimento ponha cancelas para controlo de entradas e saídas. Estas coisas são normais... já sabemos como é.

Á bocado estávamos a falar do bairro Solcasa, a solução passaria pelo acesso vir desaguar na Eça de Queiroz que tem sentido único para cima e assim iria desaguar á Gago Coutinho, ou seja entrariam por baixo, pela João Camilo Alves e sairiam por cima porque trazer o trânsito para a N116 iria engatar tudo na mesma. E apesar de ser uma distância tão curta para a encosta da Solcasa a cota é muito elevada.

**Questão:** Em relação á área do mercado e do campo de futebol do Bucelenses existe algum projeto pensado da vossa parte?

**EM:** Não! Existe um protocolo em que todos estes terrenos são da junta. Existe um protocolo com o Bucelenses durante X anos, nem sei bem quando é que caduca... e até andamos a fazer o levantamento dessas situações porque a junta tinha muitos baldios e que aos poucos foi perdendo, alguns legalmente e outros nem tanto. Então, até tenho andado em cima dessa situação... agora é evidente que é uma área interessante e a possibilidade de tirar o campo dali não me choca! O pavilhão não sei porque também é uma obra recente mas o campo poderia ir para outra zona... tinha que se perceber o que fazer mas esse tipo de ideias não me choca nada! Eu costumo dizer, nós temos é que andar para a frente... nunca deixando de ter os pés no chão.

O movimento associativo é muito forte na freguesia, o Bucelenses tem feito um excelente trabalho... e as atividades deles são muito importantes para a comunidade! Mas são sempre ideias que têm de estar em cima da mesa... imagine que vem um promotor imobiliário com dinheiro suficiente e diz assim: “Existe o interesse de nós fazermos isto assim... mas em troca adquirimos terreno noutro lado e construímos!” Epah não me choca! Porque nós temos de andar é para a frente, não é?! E as coisas têm que evoluir no sentido de melhor qualidade de vida, de melhores serviços... e essas coisas não me chocam em nada!

As pessoas mais velhas têm alguma dificuldade quando quebram algumas rotinas e alguns hábitos... mas é uma questão de hábito, a pessoa se antigamente andava para a direita agora anda para a esquerda... Agora, uma coisa em que eu tenho encontrado algumas dificuldades é na criação de sentidos únicos. As pessoas estão habituadas a poder virar á esquerda e á direita como querem e criar alguns sentidos únicos... às vezes cria alguns problemas. Tivemos ai uma situação no mandato anterior, em que junto ao restaurante Retiro do Raposo uma das ruas ficou só de subir e a sinalética foi toda vandalizada! Os sinais foram barrados com alcatrão, ou seja, já não deu para aproveitar os sinais... eu retirei os sinais, informei a câmara e deixei estar tudo como está! Porque se é para estragar a câmara que ponha os sinais porque eu não ponho lá mais sinais

nenhuns. Sei que no dia em que colocar lá sinais, ou vou dormir para o pé deles, ou meto um GNR ao pé de cada sinal permanentemente ou então os sinais vão aparecer danificados! Ponho as duas mãos no fogo em como as coisas vão ser assim... por isso deixa andar!

Na questão do Rodinhas, a Rodoviária também pede á câmara a criação de circuitos de sentido único para facilitar a circulação e isso também tinha de passar por uma consulta pública... sei que nalgumas das situações já houve consulta pública á uns anos e literalmente tudo o que veio foi não! Lá está, as pessoas não querem quebrar os hábitos que têm e é uma dificuldade para se viver em comunidade. O que cria problemas, porque as pessoas não estão para abdicar! Se antes saiam com o carro da garagem e viravam á esquerda ou á direita e agora só podem subir?! Nem pensar, não querem!

É muito complicado!

***Muito Obrigada pela Sua Colaboração!***

## **Entrevista ao Gerente do Centro Operacional de Bucelas – Rodoviária de Lisboa**

Sr. Jorge Crispim

22 de Abril de 2016

Duração: 30 Minutos

**Questão:** No âmbito de uma nova estratégia de reabilitação urbana a ser pensada pelo município, o território de Bucelas e Vila de Rei encontra-se contemplado. A realocização da RL seria um das aspirações para desafogar esta área central do núcleo urbano de Bucelas. Qual a sua opinião em relação a essa hipótese?

**JC:** Estas instalações não são da RL, são do nosso acionista, do grupo Barraqueiro! Duma das empresas do grupo Barraqueiro! Portanto a nossa deslocalização ou não dependerá sempre de um acordo entre a câmara, ou de outra entidade qualquer, e a empresa que tem a propriedade dos terrenos. A RL já teve algumas reuniões com a câmara, eu não acompanhei, e sei que se mostraram abertos a essa realocização mas desde que essa nova localização fosse dentro do concelho de Loures... algo que fique no centro do que é a nossa rede hoje, algo aqui na zona de Tojal... Bucelas... não muito além deste eixo Tojal-Bucelas!

**Questão:** Qual o balanço que o Centro Operacional de Bucelas faz da sua atividade nesta vila?

**JC:** O balanço é positivo! Portanto, mesmo com todos os inconvenientes que há em estarmos no meio de uma localidade que tanto em termos de trânsito como de vizinhança é complicado... porque somos uma atividade quase industrial, temos aqui um parque com autocarros que começam a trabalhar às 4 da manhã e acabam de trabalhar às 2 da manhã. Portanto com o ruído associado não é fácil! E com a atividade oficial que também ocorre aqui, entre as 9h e as 18h... estarmos no centro da localidade e tendo em conta o que é o centro de Bucelas, com trânsito complicado, os arruamentos estreitos... tudo isto tem os seus inconvenientes mas no entanto tem vantagens! Nomeadamente para os trabalhadores que temos, porque podem fazer toda a sua vida aqui... compras, almoçar... saindo daqui temos logo locais próximos que evitam grandes deslocações! Porque também se estivermos num terreno afastado, no exterior de uma localidade, faria se calhar com que as pessoas não saíssem de lá! Nesse aspeto o balanço é positivo mas obviamente que também tem aspetos negativos! Que têm a ver com o que é a nossa atividade e com o facto de estarmos dentro de uma vila que é o centro de cruzamento de três vias. Quem vem de Alverca, quem vem da Malveira e quem vem de Lisboa... tudo vem dar aqui a esta rotunda á porta! O que complica um bocadinho... mas as coisas têm corrido dentro do possível e bem!

**Questão:** Quais os maiores problemas para a vossa atividade aqui em Bucelas?

**JC:** Basicamente, é isto que eu disse, é o trânsito! Os problemas de entrada e saída daqui do nosso parque, a falta de espaço que temos, as poucas vias que temos para circular. Não há grandes alternativas... tendo em conta a nossa localização e tendo em conta que grande parte dos nossos serviços é de Bucelas para Lisboa, por exemplo se a estrada entre Bucelas e o Tojal estiver cortada obriga-nos a fazer desvios muito grandes! Ou por Alverca ou pelo Cabeço de Montachique, portanto são desvios bem demorados e com alguns quilómetros a mais... sempre que há aqui um problema nesta estrada... ou seja, as acessibilidades ao nosso atual parque é o principal problema!

**Questão:** Tem conhecimento da proposta de uma variante a Bucelas? O que pensa dessa possibilidade?

**JC:** Tenho, sim senhora! Era interessante como é óbvio! Porque iria desviar muito trânsito... Nós teríamos de continuar a vir pelos mesmos caminhos... mas muito do trânsito pesado com que nos cruzamos e até nalguns sítios não nos conseguimos cruzar como é o caso do “Cruzamento do Pego”, provavelmente iria ser desviado aqui do interior da localidade. O que para nós era interessante!

**Questão:** O vosso serviço, o Inter-Aldeias, que faz neste momento a ligação com a Bemposta e Vila de Rei, poderia ser alargado a outras áreas?

**JC:** Essa questão é tal e qual como se fosse outro serviço... é uma questão de haver procura que o justifique. Até agora não há nenhum local que tenha sido proposto... tem-



se falado muito ali do Bairro Solcasa, onde o problema é o acesso! Porque para já só temos uma entrada e saída... o que para ser integrado na carreira que hoje vai para o lado da Bemposta, fazer as pessoas da Bemposta ir á Solcasa, darem lá uma voltinha de 5 minutos, virem para baixo e depois irem para a Bemposta ou Vila Nova iria prejudicar provavelmente mais do que aqueles que iria beneficiar. No fundo tem a ver também com uma proposta que o Senhor Presidente da Junta já me falou, de uma ligação do Bairro da Solcasa para outra via que iria facilitar a nossa circulação mas que até agora não passou de uma ideia!

**Questão:** O que para si, além da sua atividade, como pessoa que frequenta diariamente Bucelas, o que faz falta?

**JC:** Eu acho que pelo menos o básico há! Temos restaurantes, temos todo o tipo de comércio, supermercado... bancos! Tanto para mim como para a atividade da própria empresa, tudo o que precisamos no dia-a-dia, temos praticamente aqui á mão. Temos vários tipos de apoio... com por exemplo de torneiro mecânico que nos dá aqui apoio á oficina, temos um bocadinho de tudo. O que fazia falta era mais passageiros! Era haver mais moradores para haver mais passageiros... Bucelas está muito envelhecida! Não existem novas famílias em Bucelas! E as que existem vão e vêm de carro... portanto, nem damos por elas. Por exemplo, naquelas vivendas aqui do lado de Vila de Rei ou aquele do outro lado da estrada, os Terraços de Bucelas, tudo isso poderia trazer mais passageiros mas para já ... pelo menos nos autocarros não os notamos.

**Questão:** Quais as estratégias de futuro que a RL gostaria de desenvolver aqui em Bucelas?

**JC:** Nós temos uma que se calhar já se vem arrastando quase á 2 anos... que era no serviço Inter-Aldeias, tanto no da Bemposta como de Vila de Rei, criar uma linha azul! Para dar mais proximidade á população. Que consistiria em que em vez de haver as paragens tradicionais, há essas mesmas paragens... mas nos troços da linha azul o autocarro pode parar para apanhar ou largar passageiros. Ou seja, a população mais idosa que é o que predomina tanto em Vila de Rei, como na Bemposta... entrava ou saia do autocarro á porta de casa! E não tinha que se deslocar 100 ou 200 metros até á paragem mais próxima!

**Questão:** Essa iniciativa seria idêntica ao Rodinhas em Loures?!

**JC:** Aqui não seria bem um Rodinhas... porque o Rodinhas além da linha azul, tem uma outra vantagem que é o preço! Que é uma tarifa social, um bilhete de 50 cêntimos para estas deslocações. Para nós isso é incomportável, porque o Rodinhas é um serviço da camara, que a câmara co-financia... a despesa do Rodinhas é da câmara... é um aluguer, operado pela RL! Toda a receita de bilhetes que se faz do serviço, é receita da



câmara... enquanto o Inter-Aldeias não! O Inter-Aldeias é uma conceção da RL sem qualquer apoio! A única receita é os bilhetes vendidos a bordo e o passe... o bilhete é 1,15 euros, é o nosso bilhete mais barato! A câmara desenvolveu este projeto já há uns anos, desde 2008 penso eu... começou em Moscavide em que a tarifa era 1,10 euros e eles resolveram fazer a metade do preço, 50 cêntimos... mas é só bilhetes, não há passes! Aqui não, aqui é um serviço... o conceito da linha azul é o mesmo, entrar e sair onde for preciso...mas é uma ideia da RL para se criar serviços mais próximos das populações. Porque lá está, são duas comunidades aqui bastante perto... Vila de Rei é a que está mais perto e tem passeio em que as pessoas podem vir a pé... e é tentar atrair essas deslocações para o autocarro. Temos dois tipos de população-alvo, as crianças para a escola e os idosos para as compras ou para o centro de saúde! São o nosso público principal, claramente!

**Questão:** Alargar esse serviço do Inter-Aldeias, por exemplo ao Freixial pode ser uma hipótese?

**JC:** Lá está, não foi pensado...porque o Freixial ou a Chamboeira, embora não estejam servidas no seu interior por circulações, no exterior, na estrada nacional estão servidas por horários que vão de Bucelas para Lisboa ou de Bucelas para a Malveira. Não passam no interior do Freixial, passam na estrada nacional cá fora... as pessoas têm de se descolar 100 ou 200 metros... na Chamboeira têm de se descolar de uma distância maior. Também para essas aldeias há um projeto, um tipo de serviço que não há neste momento aqui na zona da AML, que é o “Serviço de Tele-Chamada”! É um serviço que nós queremos implementar já há mais de 15 anos, e até vamos ter na próxima semana uma reunião com a câmara para voltar a apresentar este projeto, já foi apresentado a 3 ou 4 executivos da câmara... a este ainda não foi, vamos fazê-lo agora pela primeira vez! É um projeto que consiste num serviço porta a porta que funciona a pedido! Ou seja, há um conjunto de horários pré-definidos mas que só se efetuam se a pessoa fizer uma marcação... o que é muito bom para essas áreas rurais. Porquê?! Porque o nosso mal, por exemplo nesta carreira que passa no Freixial e na Chamboeira muitas das deslocações fazem-se só com o motorista dentro do autocarro! Estamos a gastar quilómetros, gasóleo, tempo do motorista... e não transportamos ninguém! São viagens que por exemplo na carreira que vem de Lisboa traz pessoas até Fanhões ou Casainhos, todo o percurso Casainhos-Vale de São Gião-Ribas-Chamboeira-Freixial-Bucelas é feito em vazio! Portanto larga-se o último passageiro em Casainhos e todo o resto do caminho não traz ninguém, isto eu diria que é vontade em 50% dos horários que hoje lá temos! É um desperdício! E o que nós queríamos implementar era este serviço de Tele-Chamada que já existe em vários pontos de Portugal, como por exemplo ali no Médio Tejo! Para as pequenas aldeias também serem servidas no seu interior...

A pessoa teria de fazer a pré marcação do serviço até 30 minutos antes e dizer assim: “Olhe no horário, por exemplo das 10 da manhã, que parte de Bucelas eu quero utilizá-lo!” Então aí o autocarro parte daqui e faz o percurso normal, a pessoa que ligou está na sua paragem e pronto tinha o seu autocarro... o bilhete é o mesmo, não há alteração

de preços! A pessoa tem o mesmo transporte, só teria o trabalho de ligar a marcar... e em princípio através de uma linha verde gratuita. A empresa ganhava na sequência que se não tiver de fazer a deslocação poupa estes quilómetros... se tiver de fazer, faz! Mas pelo menos tem um passageiro... Não haveria um número mínimo de passageiros por isso se for só um é só um! A diferença é que se for só um ou for 15 ou 20 podemos mandar um autocarro pequeno... se for 30 ou 40 temos de mandar um autocarro grande. E hoje em dia anda lá um autocarro grande... sem ninguém... porque como esta carreira que neste momento faz o percurso continua para Lisboa tem de ser um autocarro grande. Neste caso, já não continuaria para Lisboa, fazia-se ligação com uma carreira para Lisboa por exemplo no Tojal. Imagine que eu tenho uma pessoa no Freixial que quer ir para Lisboa... ou trago-a para Bucelas em vez de a levar a dar a volta toda pela serra, á vontade 30 ou 40 minutos... trago-a para Bucelas, em Bucelas apanha o autocarro direta e daqui a 30 minutos está em Lisboa! Portanto levo 10 minutos do Freixial a Bucelas e levo 30 minutos de Bucelas a Lisboa, portanto em 40 minutos estou em Lisboa. Se for dar a voltinha toda com a carreira que hoje existe, levo uma hora do Freixial a Lisboa!

**Questão:** Porque é que ainda não conseguiram implementar este serviço?

**JC:** Porque para já o conceito de Tele-Chamada, embora já exista em vários pontos do país, ainda não está legalizada. Prevê-se que este ano seja legalizada nesse sentido... está previsto no plano de estratégia dos transportes que foi feito em 2015 essa legalização. Está previsto no orçamento de estado deste ano essa legalização, aliás até tenho aqui uma notícia recente sobre isto... “Governo quer Regular Serviço de Transporte flexível!” porque este transporte porta a porta é chamado de transporte flexível e existem já regras bem definidas pelo IMT, que é quem regula a nossa atividade, sobre como isto deve funcionar. Portanto é sobre estas regras que nós pretendemos funcionar, que é muito rapidamente: dar resposta á população rural que tem um serviço de transportes muito difuso e diferenciado. Não existem deslocações regulares ao longo do dia, é um dos nossos problemas e o conceito do Tele-Chamada só circula quando é necessário, isto é quando há procura... contribuindo assim para a melhoria do desempenho ambiental e sendo um serviço flexível de transporte coletivo convencional. Ou seja, é pegar naquilo que é normal haver mas torná-lo flexível tanto no trajeto como no horário. Depois os pressupostos que estão por trás disto são horários pré-definidos, portanto os horários estão definidos por exemplo 10h, 10:30h, 11h, 11:30h... e a pessoa diz: “Eu preciso do autocarro das 11h!” E o autocarro estará lá disponível para a pessoa! O percurso é flexível, sempre em paragens que estão identificadas... por exemplo o cliente diz: “Eu estou perto da paragem com o número tal, quero que o autocarro passe nessa paragem!” Agora imagine que na volta toda não há mais ninguém para apanhar, posso ir por um caminho mais curto para o destino do cliente e não ter de dar a volta toda... fica o cliente e ficamos nós a ganhar! O serviço é á porta aberta, ou seja, pelo caminho se passarmos nalguma paragem e esteja lá algum cliente que queira apanhar esse autocarro pode fazê-lo! Não

fica condicionado a ter a marcação... por exemplo você telefonava e sabe que o seu vizinho também vai... o seu vizinho não tem de telefonar! Basta estar na paragem que nós levamo-lo também... o tarifário é o que hoje utilizamos e neste caso utilizamos autocarros de reduzidas dimensões que têm menos emissões, é mais fácil de manobrar, podemos ir por outros caminhos que um autocarro grande não passa e ganhamos todos com isso.

A nossa ideia é cobrir com este serviço toda a rede de Bucelas-Bemposta-Vila de Rei-Freixial-Chamboeira-Ribas de Cima-Ribas de Baixo-Cabeço de Montachique-Vale de São Gião-Casainhos-Fanhões até ao Tojal. Porque neste trajeto de Bucelas-Tojal já nós temos autocarros quase de 10 em 10 minutos, por exemplo de manhã. A diferença na frequência de carreiras seria muito maior uma vez que hoje, por exemplo no interior do Freixial não há horário nenhum e com esta solução poderia haver 18 circulações por dia no interior do Freixial! Neste momento, o Freixial não tem nenhuma carreira no seu interior, cá fora na nacional tem 11 circulações e passaria a ter no total 36 por dia ao fim de semana. É uma grande diferença e basta só ligar e dizer que precisa do autocarro naquele horário que mais lhe convém! Nós damos mais mas provavelmente até faríamos menos porque de certeza que não há pessoas nos 18 horários já que hoje nem há para os que existem... assim os horários ficam mais ajustados às pessoas com autocarros possíveis de hora a hora, com uma amplitude horária muito maior.

**Questão:** E teria sempre um motorista disponível para qualquer serviço?

**JC:** Sim! Teríamos sempre aqui um motorista e um autocarro preparado para fazer o serviço! Esse custo teríamos na mesma mas não teríamos o custo de estar a fazer quilómetros sem ser preciso fazê-los!

**Questão:** Qual foi o feedback que teve dos anteriores executivos da CML?

**JC:** Dizem que é muito interessante, muito interessante... mas depois ficamos no muito interessante! Nunca sai do papel e até já houve fundos europeus a apoiarem estas matérias... mas nós como operadores não nos podemos candidatar a estes fundos, teria de ser sempre em parceria com o município e nunca se avançou! E como já referi, no Médio Tejo os municípios de Tomar, Torres Novas, Abrantes... avançaram com isso recorrendo a financiamentos europeus e hoje têm este serviço. Em Espanha também existe, na província de Aragão é neste momento o serviço de transporte mais utilizado! Estes são todos sítios onde já existe este serviço... França e Itália também! É um serviço de sucesso extremo internacionalmente! Em Aragão quase todo o sistema de transportes deles baseia-se nisto, a pessoa tem um transporte á medida e eles têm poupanças inacreditáveis em termos de custos de serviço.

**Questão:** Têm algum plano para a introdução de autocarros elétricos na vossa frota?

**JC:** Não! Porque não temos como os comprar! E para já o mercado de autocarros elétricos é muito reduzido... em Portugal não há nenhum! Há aqueles pequeninos... mas já houve uma experiência com esses autocarros em Évora e a fiabilidade deles não satisfaz. Já fizemos experiências com autocarros a gás mas também não compensa, porque o consumo de um autocarro a gás é superior do que um autocarro a gasóleo. Tem a vantagem de ter menos emissões de partículas, em termos de consumo específico é maior. Embora o gás seja mais barato acaba por consumir mais! E uma estrutura para uma empresa que queira ter uma frota de autocarros a gás, o investimento no abastecimento de autocarros a gás é enorme! No mínimo de 500 mil euros! Para nós empresa privada é incomportável! O que há em Portugal de autocarros a gás é em empresas públicas... Carris, Transportes Coletivos em Braga, os STCP que são as maiores frotas de autocarros a gás em Portugal mas pronto, tiveram apoios que nós nunca teríamos porque somos privados e eles são públicos. O elétrico não, para já nunca foi alternativa!

**Questão:** Têm medidas para diminuir as emissões de CO<sub>2</sub>?

**JC:** Temos por via da formação dos motoristas, investimos muito nessa formação e num projeto que nós temos que é o GISFROT que visa a redução de consumo de combustível. Um 1/3 da nossa frota está equipada com um aparelho, que é uma caixa negra no fundo...que recolhe informação do estilo de condução do motorista e que dá feedback em tempo real em como está a ser a condução dele. Por exemplo se faço arranques bruscos ou travagens bruscas, ele dá-me um apito e já sei que fiz qualquer coisa mal...se estou em excesso de rotação ou estou com o carro a trabalhar ao relantim, ele dá-me um apito e diz-me que tenho de desligar o autocarro. Nos últimos anos temos conseguidos resultados interessantes de reduções de consumo significativas por via deste projeto. Reduções na casa dos 5% por via da aplicação deste projeto, por isso no fundo o nosso trabalho na redução das emissões centrou-se nos autocarros que temos e nos motoristas que temos. Portanto temos um programa de eco condução para os motoristas e a aplicação de algumas medidas em autocarros, que os autocarros novos já trazem de origem mas que nós não temos possibilidades de comprar. Então vamos aos autocarros antigos que temos e aplicamos essas mais-valias, por exemplo: não deixar que um autocarro parado ultrapasse as 1200 rotações. O projeto do Tele-Chamada também contribuiria para reduzirmos as emissões, já que estamos a falar em trocar um autocarro que gasta quase 50 litros aos 100 Km, para um que vai gastar 20...portanto as emissões eram diminuídas e haveria apenas a frequência necessária, o que também contribuiria.

Tenho conhecimento que em Évora tentaram utilizar um mini autocarro elétrico dentro da cidade numa linha azul, chamavam-lhe o Gulliver mas não resultou. Em Almada também chegou-se a pensar nisso, não sei se está a ser feito ou não... de resto

não há mais nada! Já houve experiências a hidrogénio no Porto, nos STPC, em 2 autocarros mas já não circulam porque os custos são incombustíveis. Ainda não há autocarros elétricos com autonomia suficiente e que transportem por exemplo 50 ou 70 pessoas... ainda não uma autonomia suficiente que permita fazer percursos como nós fazemos.

**Questão:** Em relação aos autocarros mais antigos e recentes, quais as maiores diferenças nos consumos?

**JC:** Os recentes gastam muito mais que os antigos! Por causa do ar condicionado... têm um conjunto de outras mais-valias de conforto que os mais antigos não têm. Os recentes têm é menos emissões porque vêm com filtros de partículas... catalisadores... com normas euro recentes. No consumo específico, falamos de CO<sub>2</sub> e aí os recentes emitem muito mais CO<sub>2</sub> que os antigos. Nós emitimos por ano algumas largas toneladas de CO<sub>2</sub> porque gastamos cerca de 7 milhões de litros de gasóleo por ano... um autocarro normal leva 200 litros de gasóleo...e gasta em média por dia 100 a 150 litros! Os autocarros são atestados todos os dias porque fazem cerca de 300 km por dia.

Prevê-se ainda que a partir de Setembro passemos a ter um serviço de bicicletas na rede verde, mais propriamente nas diretas para Lisboa em que as pessoas podem levar no total 1 ou 2 bicicletas na mala do autocarro porque não há espaço junto aos lugares. Na rede azul e amarela será de transporte máximo de 4 bicicletas... isto permite às pessoas levarem a sua bicicleta por exemplo para o Campo Grande, depois fazerem o resto do percurso em pista ciclável até ao seu trabalho ou a outro sítio de bicicleta! Este transporte já é feito por exemplo no Rodinhas com máximo de 1 bicicleta e na Carris com máximo de 4 bicicletas! Tudo isto contribuirá para uma estratégia de maior sustentabilidade nos transportes na área de Lisboa.

***Muito Obrigada pela Sua Colaboração!***

## **Entrevista a Técnico da Associação Empresarial de Bucelas**

**Sr. Núncio**

28 de Abril de 2016

Duração: 37 Minutos

**Questão:** Quais as atividades que a AEB desenvolve, com o conjunto de empresas que tem associadas, em Bucelas?

**N:** Em primeiro lugar a AEB tenta proteger as empresas que já existem mas que têm dificuldades de legalização dos espaços, devido a constrangimentos impostos por leis... pelo PDM... tentamos á uns anos junto da CML e das entidades competentes, para tentar que as empresas que existem não saiam de Bucelas e não deixem a atividade. Em primeiro lugar queremos proteger as que já existem, já que houve muitas que já saíram de Bucelas! Portanto houve muita perda de emprego e postos de trabalho que foram perdidos.

**Questão:** Porque é que essas empresas saíram de Bucelas?

**N:** Por causa das dificuldades que a CML por via do PDM tem imposto. Por não estarem legalizadas... por a CML, ao contrário de outras câmaras que existem aqui á volta como Arruda dos Vinhos... Mafra... a CML cria muito mais dificuldades às empresas estarem legalizadas. Se calhar não há quase nenhuma empresa que esteja a laborar e que esteja completamente legalizada! Estão legalizadas ao nível do ministério da economia, do ministério do ambiente mas depois falta a legalização do próprio terreno... e isso foi uma das maiores forças para que se constitui-se a AEB que já vem do ano 2000, mas que só está formalizada desde 2011. Além da proteção das empresas que já existem, há toda uma preocupação em angariar novas empresas, tentando que haja um aumento de riqueza, um aumento de produção... um aumento de trabalho para que também as pessoas se fixem em Bucelas. Porque uma das preocupações da AEB tem muito a ver com o facto de as pessoas estarem a sair de Bucelas, Bucelas á cerca de 50 anos era uma zona muito mais industrializada. Mesmo na própria vila havia muito mais trabalho e era bastante respeitada por uma grande capacidade de trabalho das empresas que aqui operavam. Com a saída dessas empresas e por sua vez das pessoas, porque as pessoas vão atrás do trabalho como é óbvio... Bucelas está a ficar muito envelhecida e não está a cativar outras empresas porque isto é um ciclo vicioso!

Neste momento, a preocupação é manter as empresas que já existem, tentar que algumas que já saíram, voltem... e ainda tentar captar novas empresas para cá! E com tudo isso também vem atrás a proteção do comércio local, mais habitação para fixar as pessoas em Bucelas e assim haver mais pessoas em Bucelas! Esta é a preocupação global mas que nós como AEB partimos da área económica, no entanto preocupamo-nos com toda a comunidade que aqui vive.

**Questão:** Quais as ações que desenvolvem para que o vosso objetivo seja concretizado?

**N:** Para que nós consigamos ter uma voz e uma força junto da CML e até mesmo do governo constituímos esta associação porque sabemos que as empresas individualmente não têm essa força. E os empresários sozinhos têm muito mais dificuldade em passar a sua mensagem e em proteger a sua posição, portanto nós como associação já temos conseguido algumas coisas mas sabemos que se não houvesse este



associativismo seria muito mais difícil! Bucelas é uma terra com uma massa associativa muito forte, temos essa tradição! Existem muitas associações recreativas, de recreio, de desporto mas faltava-nos uma associação ao nível económico... e se formos a ver bem, se protegermos a economia de região, vamos proteger tudo o resto! Estamos a proteger a fixação das pessoas, o bem-estar das pessoas e isso é que influencia tudo o resto. Somos uma associação com poucos recursos, somos bastantes empresas associadas mas no trabalho não somos muitos...há um esforço da direção, mas é com muito orgulho que temos esta associação porque sabemos que tudo o que fazemos é de positivo para as empresas e para a vila.

**Questão:** Na vossa opinião porque há essa restrição, por parte da CML, na fixação de empresas aqui em Bucelas?

**N:** É uma questão complexa! Nós somos uma região que deve ser protegida por questões ambientais e em termos de paisagem... nós sabemos disso! Por isso ainda agora, estamos a debater a questão de vir para cá uma média superfície, que podia trazer emprego e algum dinamismo! Mas temos ao mesmo tempo o cuidado de tentar não pô-la aqui mesmo no centro de Bucelas... mais na periferia, haver uma certa proteção da nossa malha urbana. Como repara nós não temos aqui prédios muito altos, não somos uma vila daquelas que em pouco tempo ficou cheia de cimento... por outro lado, isto pode parecer uma condição mas não é! Nós ao mesmo tempo podemos proteger, mas podemos ter um planeamento com alguma expansão, porque se não planearmos essa expansão de um dia para o outro podem vir pessoas sem cuidado nenhum e essa expansão é feita em poucos anos e aí ser completamente irremediável. Assim acho preferível sermos nós a planear e a discutir esses assuntos conscientemente... não queremos que isto seja completamente fechado e que não se possa fazer nada. Não podemos ser uma “reserva saloia” como às vezes se diz! A CML é muito protecionista em relação ao nosso território, mas depois também permite fazer coisas um pouco estranhas como algumas urbanizações que nasceram aqui nos últimos anos e na sua maioria estão desabitadas. Não se percebe bem qual a estratégia... por um lado a CML proíbe bastante e não legaliza algumas coisas que até já estão aqui há muitos anos, são úteis para a terra e deviam manter-se! Mas depois permite assim algumas construções novas que no meu entender não fazem muito sentido! Portanto há aqui um bocadinho de falta de equilíbrio, bom senso e falta de bom planeamento... porque nós sabemos que é preciso expandir, temos é que saber expandir bem... não podemos é negar e dizer que não se permite mais nada.

**Questão:** Qual seria a localização desejada?

**N:** Não lhe sei dizer ao certo mas existem algumas ideias, que pelo menos não são no centro mas são um pouco mais retiradas. Uma das batalhas da AEB é acho que também da maior parte da população de Bucelas era também haver uma variante ao trânsito pesado e a todo o trânsito em geral. Nós em termos de trânsito, temos ali um grande problema no

“cruzamento do pego”... a variante seria uma solução e há 20 anos ou mais se fala nessa necessidade... ainda nada foi feito! Este cruzamento que falei que cruza a N115 com a N116 com o crescimento do tráfego nos últimos anos, é um grande problema que nós temos! E o trânsito pesado continua a passar aqui mesmo no centro da vila... as únicas pessoas que estão contra essa variante é só pelo facto de pensarem que as pessoas vão parar menos em Bucelas. Eu não estou de acordo com elas porque das centenas de carros e camiões que passam em Bucelas quase nenhum para... ou para almoçar ou para comprar alguma coisa em Bucelas. Apenas deixam aqui poluição e encham-nos as ruas de tráfego... portanto não vejo nenhuma vantagem nisso! Essa variante é uma das necessidades que todas as empresas de Bucelas precisam. E isto a ligar á instalação de uma média superfície como se fala, esta até podia ficar fora do centro mas podia ser construída perto dessa variante e a própria média superfície ajudar.... Porque também há neste contexto da variante, uma grande verba financeira que é precisa! Aí tínhamos um 2 em 1, porque assim essa média superfície não estragava o centro de Bucelas porque ficava mais fora e ao mesmo tempo ficava ligada á variante, não prejudicava o tráfego interno e nem prejudicava tanto o comércio local.

**Questão:** Se houvesse por parte da autarquia uma abertura para resolver o problema da variante, que sabemos que são as infraestruturas de Portugal que podem fazer esta obra. A AEB, ou seja as suas empresas associadas, estariam dispostas a contribuir financeiramente para a variante ou para a reabilitação do espaço público e melhoramento dos serviços e equipamentos da vila?

**N:** A AEB em termos financeiros é uma associação sem fins lucrativos e os recursos que tem são para manter os serviços a funcionar. Temos é um poder bastante grande junto das empresas locais e dos empresários... a AEB está sempre aberta a dialogar e gostaria imenso de dar sugestões... ou dialogar com a câmara e com as infraestruturas de Portugal para arranjarmos uma solução. Mas essa questão da reabilitação urbana para nós também era muito importante e teriam totalmente o nosso apoio.

**Questão:** Mas para que haja uma real reabilitação do centro de Bucelas, a variante é sempre uma condição que fará tirar o trânsito pesado do centro...

**N:** Sim, mas embora haja a condição da construção da variante.... Não invalida que se avance com essa reabilitação. Mas obviamente que a variante teria vantagens ao poupar-nos aqui o interior a essa pressão dos carros pesados pelo menos. Falando em nome das empresas, uma empresa como o Santos e Vale que é um caso flagrante neste contexto, já que todo o seu tráfego tem obrigatoriamente de passar por dentro da vila e para eles a variante faria toda a diferença. E nós queremos que eles permaneçam dentro da freguesia porque são uma mais-valia a nível económico e de emprego para a população! Ninguém gosta de ter tanto tráfego pesado mas toda a gente precisa de ter os



postos de emprego que esta empresa nos dá! Porque talvez seja o maior empregador da freguesia...portanto, nós queremos-los cá e era com imenso gosto que queríamos que essas obras fossem feitas. Eles também querem cá ficar e gostariam imenso que a variante fosse feita... continuam a trabalhar cá sem ela estar feita mas obviamente que haveria vantagens para todos! A empresa muito mais facilmente punha os seus carros a circular e por outro lado não prejudicava tanto aqui o interior... agora atenção, também há muitas empresas de fora e que não têm nada a ver com Bucelas, que passam para a Malveira, passam para o lado do Sobral de Monte Agraço que têm de passar no centro de Bucelas! Portanto todas elas são prejudicadas, o impacto ambiental é enorme e a população também é prejudicada! E o perigo que é também para as pessoas mais idosas ou para as crianças que estão na escola mesmo aqui no centro, onde todos os dias passam muitos e muitos camiões á sua porta. Não havia necessidade destes constrangimentos todos!

**Questão:** O que para vós faz mais falta em Bucelas e Vila de Rei? Em termos de serviços e equipamentos.

**N:** Temos a preocupação em manter o que há essencialmente! O mais importante do que querer coisas novas, é manter o que já temos e em relação a essas infraestruturas, era muito importante manter o posto da GNR e manter o posto de saúde. Neste momento estão em perigo, são assuntos já com alguns anos e ainda não estão resolvidos... são uma preocupação para nós. Claro que gostávamos de ter mais infraestruturas desportivas, recreativas, etc... mas em primeiro lugar queremos manter as empresas e o que já temos!

**Questão:** Em relação ao espaço público central de Bucelas, o largo do Espírito Santo, o que gostariam de ver naquele espaço?

**N:** Vou dar-lhe a minha opinião pessoal e por outro lado a opinião da AEB. A AEB viu com bons olhos o facto de terem posto parquímetros no largo porque assim está melhor do que estava... antes estava um parque completamente cheio de carros, muitos deles eram de pessoas que por desleixo ou falta de respeito deixavam lá o carro o dia todo o que fazia com que as pessoas que quisessem ir á farmácia, ao banco... só 10 minutos, não tinham lugar! Portanto a AEB viu com bons olhos esta medida... pode não ser o modelo ideal mas ficou melhor do que estava. Isto é a opinião geral...

Em nome pessoal, aquele local mereceria futuramente uma intervenção... nem que ficasse metade estacionamento e outra metade mais ajardinada, com uma esplanada, com qualquer coisa que valoriza-se mais o espaço! Isto é uma opinião que eu já tenho á muitos anos e que gostaria que a junta de Bucelas um dia pudesse fazer ali mais qualquer coisa. Acho que o largo é muito bonito, a igreja é muito bonita, tem uma grande história e estar só ali um estacionamento com carros é muito pobre para a nossa vila. Não temos um espaço disponível na totalidade para quando há eventos e a festa anual ou das vindimas... tem que sempre se pedir á junta que uns dias antes interdite o estacionamento para que se possa utilizar o largo! Nos últimos anos tem havido mais oferta de

estacionamento, o problema é que é provisório...por exemplo ao pé da escola há um bastante grande e temos um mesmo aqui ao pé de nós, no entanto são tudo parques provisórios... são espaços privados e que estão cedidos temporariamente! Quando o proprietário deixar de nos ceder aquele espaço, vamos ficar outra vez com um grande problema de estacionamento. Por isso eu defendo que o largo em primeiro lugar não devia ser um estacionamento, mas sim outra coisa que dê mais valor á terra! Mas tendo em vista que poderá vir a fazer muita falta o estacionamento quando estes locais deixarem de existir, talvez seja melhor manter algum estacionamento que faz sempre falta. Porque ali o que se pretende é que as pessoas fiquem pouco tempo, ou para ir almoçar, ou ir á farmácia ou ao supermercado... durante o dia ainda vão circular muitos carros. Sem este estacionamento se calhar ainda mais morto ficava o centro... são sempre questões complexas!

**Questão:** Em relação á localização da RL, a população quer que a RL continue aqui em Bucelas?

**N:** Sim, as pessoas querem a continuação da atividade da RL! Mas é uma grande confusão dentro da vila... os autocarros têm pouco espaço para manobrar e entra um, sai outro e entope sempre a rotunda. Se a estação mudasse do centro para o exterior de Bucelas ou então se os autocarros tivessem dentro da sua estação forma de ter o apeadeiro... naturalmente teriam de valorizar esse espaço e o cliente também se sentia mais seguro e confortável... assim a paragem é ali na rua dentro da nacional á chuva e ao vento. Tiveram de estreitar a via para ter uma via reservada á tomada e largada dos passageiros e assim ainda há mais problemas de passagem... porque muitos cruzamentos entre camiões são impossíveis. Os transportes da RL são positivos e a AEB faz questão que permaneçam em Bucelas... somos uma grande entrada e saída de Lisboa, há muito movimento de utentes... mas tem de haver condições tanto para os utentes como para a população que vem a Bucelas e para a que cá vive.

A variante não vai fazer com que as pessoas não venham a Bucelas, tem é de haver condições e atrações para que as pessoas queiram parar como é o caso de restaurantes, comércio... e o estacionamento que faz muita falta para que as pessoas parem. Bucelas é região demarcada do Arinto e isso traz pessoas mas tem de haver condições e razões para que essas pessoas queiram vir e para que gastem em Bucelas! Não é a variante que vai tirar pessoas a virem fazer as compras ou a virem ao banco...o que tira é não haver condições para que venham! A variante seria até uma forma de novas empresas quererem vir para Bucelas porque tinham boas acessibilidades para Lisboa e auto estradas para Norte, Sul, Oeste... é um ponto central que devemos valorizar e fazer com que seja cobiçado!

**Questão:** Ao nível habitacional, acham que existe oferta de habitações para quem se queira fixar na freguesia de Bucelas?

**N:** Há muita falta e as casas novas que existem á venda estão a preços acima da média! Falta-nos um tipo de habitação que fixe a juventude e é um grande problema que temos porque o jovens vão para outras terras porque aqui não há... e questão da reabilitação podia ser uma forma das casas antigas, não só aqui como no Freixial ou Vila de Rei serem uma solução... é sempre complicado por causa de herdeiros e assim... mas se não se fizer nada as casas caem. E há pessoas a sair da nossa terra por falta de casa... não se pode tapar os olhos a esta questão e tem de haver uma vontade política de resolver estas questões.

A CML é um pouco contraditória em relação a isto, porque ao mesmo tempo protege muito... também tem de haver alguma expansão com planeamento. Mas depois deixou fazer aqui algumas construções que são um pouco fantasmas e ninguém percebe para que servem... estão desocupadas porque ninguém tem dinheiro para ir para lá. E há filhos da terra que querem uma casa e põem problemas em construir que não se percebe porquê! Assim como põem às empresas que já ca estão á muitos anos... são daqui, projetos equilibrados e que não ferem a paisagem e temos não, não e não! E por isso a AEB tenta junto da câmara defender os interesses da população... nós percebemos que queiram proteger o território mas também têm de compreender melhor a nossa posição. Os técnicos têm de vir cá ao local... não é só no gabinete que se faz planeamento! Deveria haver uma aproximação dos técnicos na explicação das políticas que querem para o nosso território...e a reabilitação seria uma vantagem também para os proprietários porque apesar do investimento que teriam de fazer, teriam os descontos nos impostos e depois viriam a tirar contrapartidas desse investimento que se fez! As pessoas precisam de casas para ficarem em Bucelas e acredito que essa política de reabilitação urbana poderia ser uma forma de isso acontecer! “Uma mão lava a outra e as duas lavam a cara” e temos de ter noção que se temos um incentivo para fazer e assim não ter tantos encargos... há vantagem porque se fosse sem incentivo nenhum era pior! E depois vai tirar rentabilidade desse investimento! Se não houver informação para esses proprietários então não se fará nada, tem de se apostar na divulgação! O estado e a câmara está a fazer o seu papel... estão a dar a oportunidade ao proprietário... mas se não houver vontade privada as coisas também não andam para a frente e aí já não se podem queixar! É uma política positiva e as pessoas devem ir ao encontro do que o estado e a autarquia lhes proporciona. A AEB também pensa como se deve prender os filhos da terra... porque se não, vão embora! Emprego há pouco, as pessoas vão a traz do emprego... se trabalham em Lisboa pensam em arranjar uma casa em Lisboa. Se arranjarmos emprego em Bucelas as pessoas também vão procurar mais casas para aqui ficarem... a deslocação também é uma despesa. Se a pessoa viver cá mexe com tudo o resto, porque depois se mora aqui não faz sentido ir a Lisboa comprar uma caixa de fósforos... vai ali á mercearia e tudo mexe. Se houver condições as pessoas ficam!

***Muito Obrigada pela Sua Colaboração!***

## Entrevista á Associação Recreativa, Cultural e Desportiva de Vila de Rei

29 de Abril de 2016

Duração: 40 Minutos

**Questão:** Fale-me um pouco das atividades desenvolvidas pela ARCD de Vila de Rei.

**ARCD:** A ARCD de Vila de Rei é uma coletividade de Recreio, Cultura e Desporto da localidade de Vila de Rei. Foi fundada a 5 de julho de 1952. É constituída por dois edifícios, um chamado de Sede Velha, onde teve início a fundação desta associação, onde atualmente se localiza, um bar ao serviço dos sócios, com sala de jogos e espaço de convívio. O outro edifício chamado de Sede Nova, onde se fazem a maioria das atividades, desta associação. É constituído por um salão com um palco, por um Hall de Entrada com um bar que apenas tem atividade quando há algum evento a decorrer neste espaço. Tem uma cozinha, uma casa para a louça, vários espaços para arrumos, no 1.º andar tem um espaço que se chama Kallua Bar, onde se fazem alguns eventos, uma secretaria, uma sala de reuniões, uma casa para o desporto, e outras dependências para usufruto da coletividade.

Ao longo do ano neste espaço se fazem muitos eventos de todos os géneros. Sendo a Festa Anual em honra de Nossa Senhora da Salvação, o principal evento anual nestas instalações, são aqui que decorrem as festividades profanas desta efeméride, sendo que a parte religiosa decorre na localidade e principalmente na capela de São Roque.

Ao longo de todo o ano se fazem vários bailes, como por exemplo os bailes de Carnaval, da pinha, das bruxas, na festa anual, o baile de natal e muitos outros.

Fazem-se muitos almoços e jantares de convívio, sendo o jantar das mulheres, o almoço de aniversário da coletividade os de maior relevo.

Fazem-se vários eventos desportivos por exemplo o passeio BTT, uma corrida de atletismo denominada Corrida Bucelas Capital do Arinto e passeios pedestres. Também existem aulas de ginástica com as modalidades de Zumba, Aérobica e Step a decorrer nas instalações da coletividade.

Todos os anos, a coletividade participa na Festa do Vinho e das Vindimas em Bucelas, colaborando na organização da festa com outras coletividades da freguesia de Bucelas, conjuntamente com a Junta de Freguesia de Bucelas e a Câmara Municipal de Loures. Esta associação também colabora no desfile etnográfico desta festa, com vários figurantes e 5 carros sob a sua responsabilidade.

Nesta coletividade fazem-se diversas festas temáticas, noites de fados, concertos, organizam-se várias visitas e passeios de autocarro a vários sítios ou iniciativas culturais e recreativas.

A coletividade possui uma secretaria com todo o arquivo relativo ao funcionamento desta e uma biblioteca com livros catalogados e classificados.

A Câmara Municipal de Loures graças à qualidade deste espaço, já realizou aqui diversas vezes o almoço do Passeio Sénior da Câmara Municipal de Loures.

A Sede Nova desta coletividade ainda serve de refeitório a alguns alunos da escola do ensino básico e jardim-de-infância de Vila de Rei. É aqui que o A.T.L. de Bucelas, uma entidade particular, fazem as suas aulas de dança de salão e de ginástica, e onde ensaiam a Banda Turno da Noite, também ela uma identidade particular.

**Questão:** Quais os maiores problemas que identificam em Bucelas e Vila de Rei?

**ARCD:** O trânsito em certas localidades, devido às ruas serem muito estreitas, e o tráfego ser muito elevado, sobretudo o de veículos pesados. E devido ao facto de não haver alternativa ao centro das localidades, para a circulação de veículos.

O estacionamento automóvel pelas mesmas razões, sobretudo à quarta-feira em Bucelas por existir feira no Largo Espírito Santo ou melhor no centro da vila. Em termos de centro de saúde o número de médicos, enfermeiros e auxiliares é diminuto para o tipo de população que este abrange, já que dá resposta a uma área muito superior à área da freguesia de Bucelas.

As instalações do mercado da vila, não dignificam o comércio local, nomeadamente as pessoas que subsistem neste com os seus negócios, não atraem muitos clientes a este tipo de comércio.

Deviam criar em Bucelas, um serviço de lar, público, permanente 24 horas por dia, para a população idosa e a população, que precisa-se deste tipo de serviço. Apesar da população ter a Instituição de Apoio Social da Freguesia de Bucelas que presta serviço de centro de dia, de apoio domiciliário, uma creche e pré-escolar, de ajuda de vários tipos a famílias carenciadas e problemáticas. Visto a população da freguesia de Bucelas, ser a mais envelhecida do concelho, por isso a maior problemática é ao nível da população idosa.

**Questão:** Em termos de equipamentos e serviços o que pensam que faz falta na vila de Bucelas e Vila de Rei?

**ARCD:** Faz falta na freguesia umas piscinas, um centro comercial, um posto público para a Guarda Nacional Republicana, já que as instalações actuais não são propriedade desta.

Faz falta em Vila de Rei, uma casa mortuária, já que quando existe um velório na localidade, nomeadamente na Capela de São Roque, não é possível existir em simultâneo, qualquer outro tipo de serviço religioso.

**Questão:** O que gostariam de ver resolvido em Vila de Rei?

**ARCD:** Gostaríamos que fosse requalificado o largo de São Roque em Vila de Rei, junto à capela de São Roque, o edifício religioso da localidade. Gostaríamos de ver o alcatrão aí existente ser substituído por uma superfície que dignificasse mais a arquitetura deste espaço, já que este é o edifício mais importante em termos de património da localidade. Gostaríamos de ver este edifício, em termos de iluminação mais valorizado, para dar maior relevo ao seu património edificado. Ao lado desta capela existe uma paragem, que não é utilizada e que desvaloriza o património do edifício que a envolve. Em sua substituição gostaríamos de que aí, voltasse a existir um fontanário, para substituir o que em tempos existiu, por causa do alargamento da estrada que faz a ligação entre Bucelas e Alverca do Ribatejo. Ainda existem algumas fontes fotográficas deste antigo fontanário.

Gostaríamos de ver requalificado o Largo do Jogo, ou melhor o centro económico e social da localidade, que hoje em dia é apenas um lugar para estacionamento, para os contentores do lixo, onde existe uma fonte pouco qualificada. Tem esta denominação porque em tempos os homens eram aí se reuniam, sobretudo ao domingo para jogar o jogo da malha, era sobretudo uma zona de lazer, que hoje em dia perdeu esta função, apesar de junto às casas ainda se conservam alguns bancos de cimento para as pessoas conviverem.

Gostávamos de ver alargadas algumas ruas de Vila de Rei, já que o trânsito é muito complicado. Gostávamos que fosse possível nas principais ruas da localidade terem sentido único, já que na zona mais antiga da localidade é muito difícil a deslocação viária, nos dois sentidos, já que poucas são os espaços que cabem duas viaturas, ao lado umas das outras.

Gostaríamos que a Sede Nova da ARCD de Vila de Rei, tivesse um projeto eletrotécnico atualizado e que todo o sistema elétrico se adapta-se a estas novas exigências.

Gostaríamos que a ARCD de Vila de Rei tivesse um espaço museológico, relacionado com a história desta associação, desde a sua fundação até à atualidade e onde tivessem expostos também as lembranças e troféus oferecidos pelas várias entidades a esta.

Gostávamos que a ARCD de Vila de Rei tivesse um núcleo museológico dedicado à etnografia, sobretudo no final do século XIX e princípios do século XX. Já que esta é importante devido à participação desta no desfile etnográfico da Festa do Vinho e das Vindimas. Existe uma dificuldade na preservação desta história, e da recriação destas vivências. Este núcleo museológico também pode ajudar noutros eventos desta coletividade, como por exemplo na decoração de uma noite de fados, algumas recriações históricas e teatrais etc.

**Questão:** Ao nível do espaço urbano o que causa mais problemas em termos de circulação tanto de veículos como de pessoas?

**ARCD:** O trânsito em certas localidades, devido às ruas serem muito estreitas, e o tráfego ser muito elevado, sobretudo o de veículos pesados. E devido ao facto de não haverem alternativas aos centros das localidades, para a circulação de veículos.

O estacionamento automóvel é difícil, sobretudo à quarta-feira em Bucelas por existir feira no Largo Espírito Santo ou melhor no centro da vila. Em Vila de Rei não é possível criar passeios para peões, já que as ruas são, muito estreitas.

A nível dos dejetos dos animais nas ruas, é um problema muito grave, a maioria da população que tem animais em casa, levam-nos à rua para estes fazerem aí as suas necessidades, não se preocupando em nada com os outros, nem sequer têm o civismo e a preocupação de preservar o espaço público e também é importante para elas próprias. Não existem vias para velocípedes na freguesia de Bucelas e existem poucos jardins e zonas verdes no interior das localidades, apesar da área agrícola e vegetal na zona envolvente ser muito grande.

**Questão:** A ligação entre Bucelas e Vila de Rei é uma vantagem?

**ARCD:** É muito importante a ligação a Bucelas, porque em Bucelas estão concentrados quase todo o tipo de serviços, que a população precisa.

**Questão:** Têm conhecimento do projeto de uma variante a Bucelas, que também tem um troço de ligação a Vila de Rei? O que pensam deste projeto?

**ARCD:** É importante para Vila de Rei, embora não conheçamos detalhadamente, este projeto, assim como a população local.

**Questão:** O que pensam da construção de uma via ciclável entre Bucelas e Vila de Rei?

**ARCD:** É importante porque, entre Vila de Rei e Bucelas, ainda são 1km de distância, por isso várias pessoas recorrem a este tipo de veículos, para chegarem mais depressa a esta localidade, já que esta é muito importante porque possibilita o acesso a um maior número de serviços.

***Muito Obrigada pela Sua Colaboração!***

## **4. Mapas de Enquadramento ao Caso de Estudo**

## **5. Mapa do Projeto - Variante de Bucelas**